

AI MAGNIFICI ANNI '60



SALITE

**AUTO
SPRI
NT**



Le corse in salita? Il miglior sistema per assaggiare l'automobilismo, per rendersi conto se si è tagliati per andare forte: questa risposta — in parte valida ancora oggi — la fornirebbero certamente quasi tutti quelli che negli Anni '60 hanno preso parte, assiduamente o in modo saltuario alle cronoscalate. Nell'epoca in cui i rally

non avevano ancora raggiunto la popolarità, erano le salite a tenere in piedi l'interesse degli appassionati; quelli che avevano velleità agonistiche e quelli che volevano solo seguire le gesta di protagonisti e comprimari. Anche perchè, a parte le grandi classiche tipo Targa Florio, non è che in Italia — soprattutto all'inizio del decennio che va dal '60 al '70 — di gare di velocità importanti ce ne fos-

sero molte. C'era la velocità in salita e non a caso il campionato italiano aperto a tutte le categorie prevedeva poche (pochissime) gare in pista e molte gare in salita. Perfino le monoposto di F. Junior e poi di F.3 avevano un loro campionato della montagna (separato però da quello che si sviluppava solo in pista) e d'altronde le salite erano davvero l'ossatura dell'intero calendario. Dando

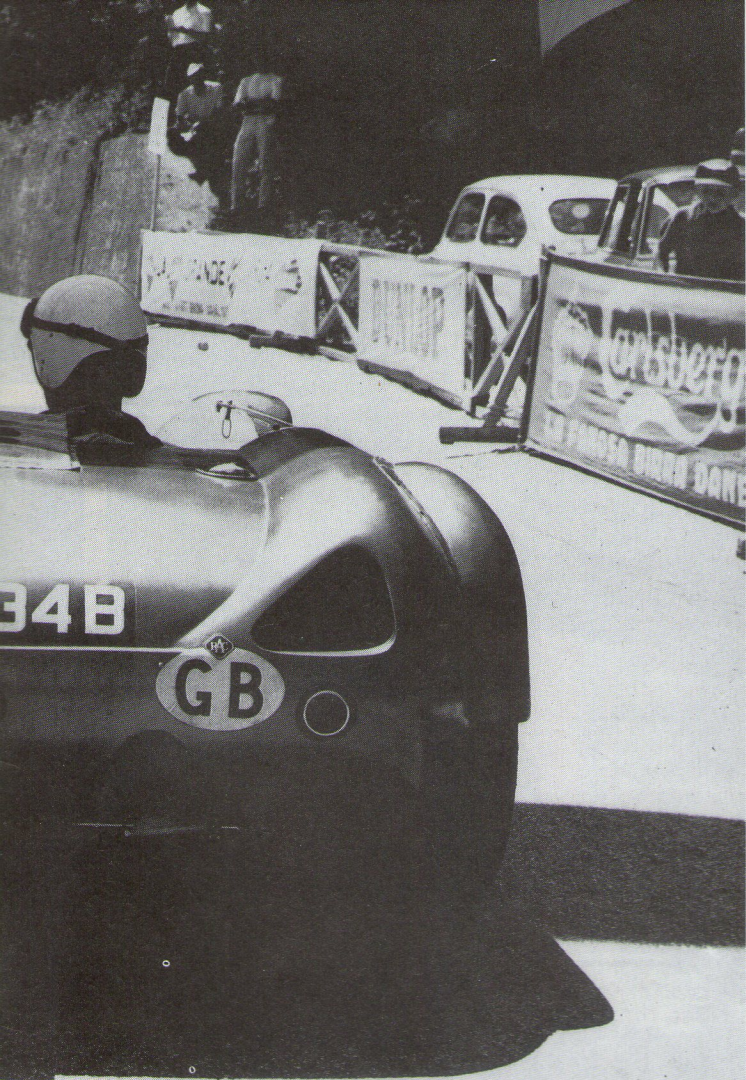


Un tornante senza protezioni a valle, le immancabili quanto inutili balle di paglia a delimitare la sede stradale: siamo alla Trento-Bondone del 1969, una classica delle cronoscalate, mentre si arrampica l'Alfa 33 di Weber. Quando il coraggio superava l'incoscienza...

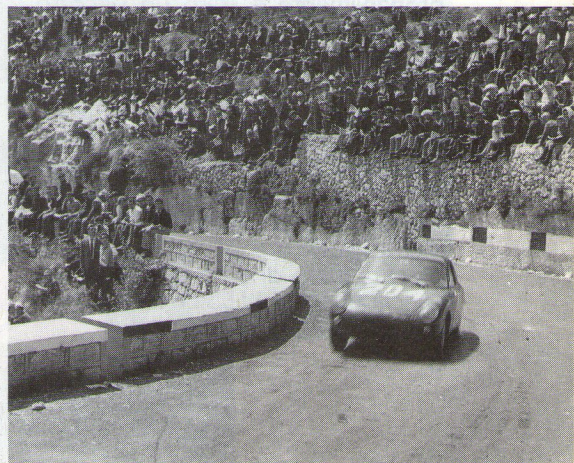
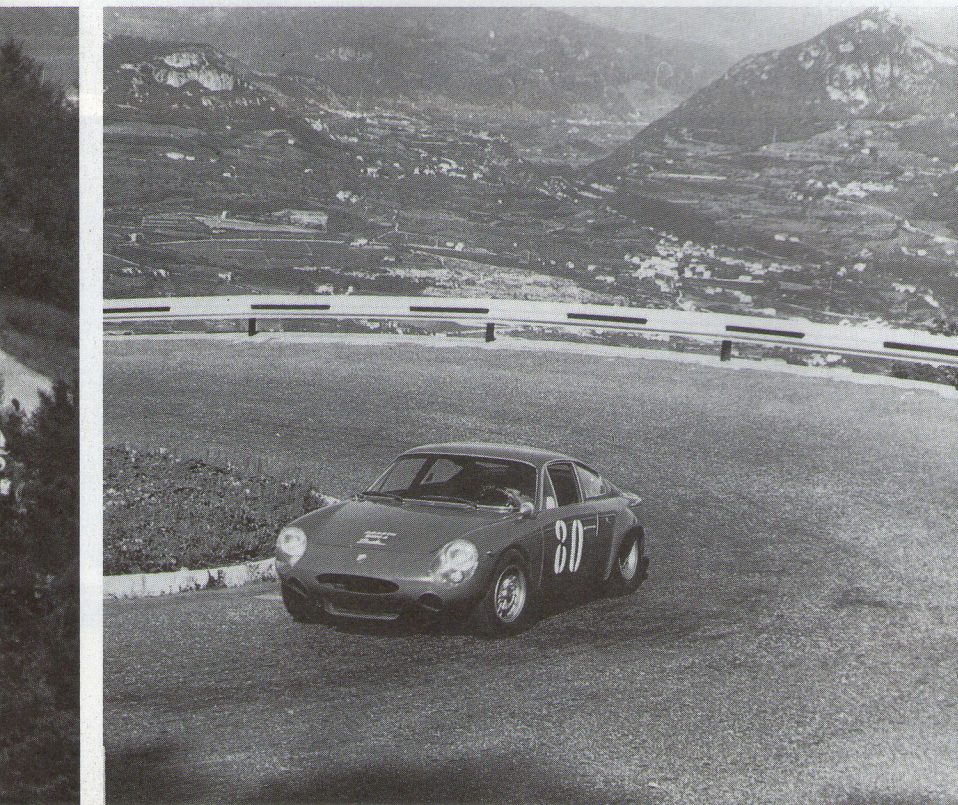
un'occhiata ai numeri, nel '62 ne vennero organizzate 40, nel '64 si passò a 47 e nel '65 si arrivò a quota 62. Proprio in quell'anno il campionato italiano Sport di velocità era imbastito su 12 gare ma di queste ben nove erano delle salite (Castelgandolfo-Madonna del Tufo alias Coppa Gallenga, Bologna-Raticosa, Coppa di Asiago, Bolzano-Mendola, Trento-Bondone, Cesana-Sestriere, Ao-

sta-Pila, Catania-Etna e Trofeo Sanremo); in pista si correva solo un paio di volte a Valledlunga e infine c'era il circuito stradale del Mugello che era una specie di lunga corsa in salita (e discesa). Dunque i protagonisti della velocità italiana, nonché beniamini degli appassionati, erano tutti dei «salitari». Il decennio si apre d'altronde con un certo predominio di un giovanotto di Cento di Ferrara che con una Maserati 2.000 sport tipo Birdcage fa miracoli. È Odoardo Govoni che, in camicia con le maniche «tirate su» e casco a scodella, nella salita del Bondone, valida per il campionato europeo della montagna, batte anche gli specialisti tedeschi. Govoni in seguito inizia a correre anche nella F. Junior e in pista, ma si alterna con le salite trovandosi perfettamente a proprio agio. Anzi per un po' utilizza in salita la più moderna monoposto, poi torna alla Birdcage che sfrutta fino all'inverosimile, fin quando ormai l'architettura della macchina (con motore anteriore) non ce le fa proprio più ad arginare in qualche modo le più moderne vetture con motore dietro. Nello stesso periodo di Govoni è ancora in crescita un pilota destinato a diventare professionista: è Ludovico Scarfiotti che però con l'Oscia 2000 non corre molto e poi nel '62 approda come «ufficiale» alla Ferrari dando una svolta alla sua già bella carriera. Nel '61 fanno però in tempo ad incontrarsi nell'ultima gara della stagione valida per l'Euromontagna, la Pontedecimo - Giovi. Per la storia vince Scarfiotti ma qui magari è più curioso notare come un campionato internazionale chiudesse con la veterana salita alle porte di Genova, su un percorso a dir poco discutibile. Ma quella dei percorsi degli Anni '60 è tutta una filosofia che merita di essere affrontata prima di continuare nel ricordo dei protagonisti. Si correva ancora dappertutto e con organizzazioni spesso ben più che garibaldine. Prendiamo sempre il '65: la «Gallega» era chiamata la «corsa in discesa» per il suo percorso stravagante e d'altronde è ancora possibile rendersene conto. Altra gara curiosa la Bologna-Raticosa e non solo perché il percorso era di 32,700 km: il fatto è che in mezzo c'erano (o meglio, ci sono) diversi centri abitati, con case a «filo di macchina». Non male anche

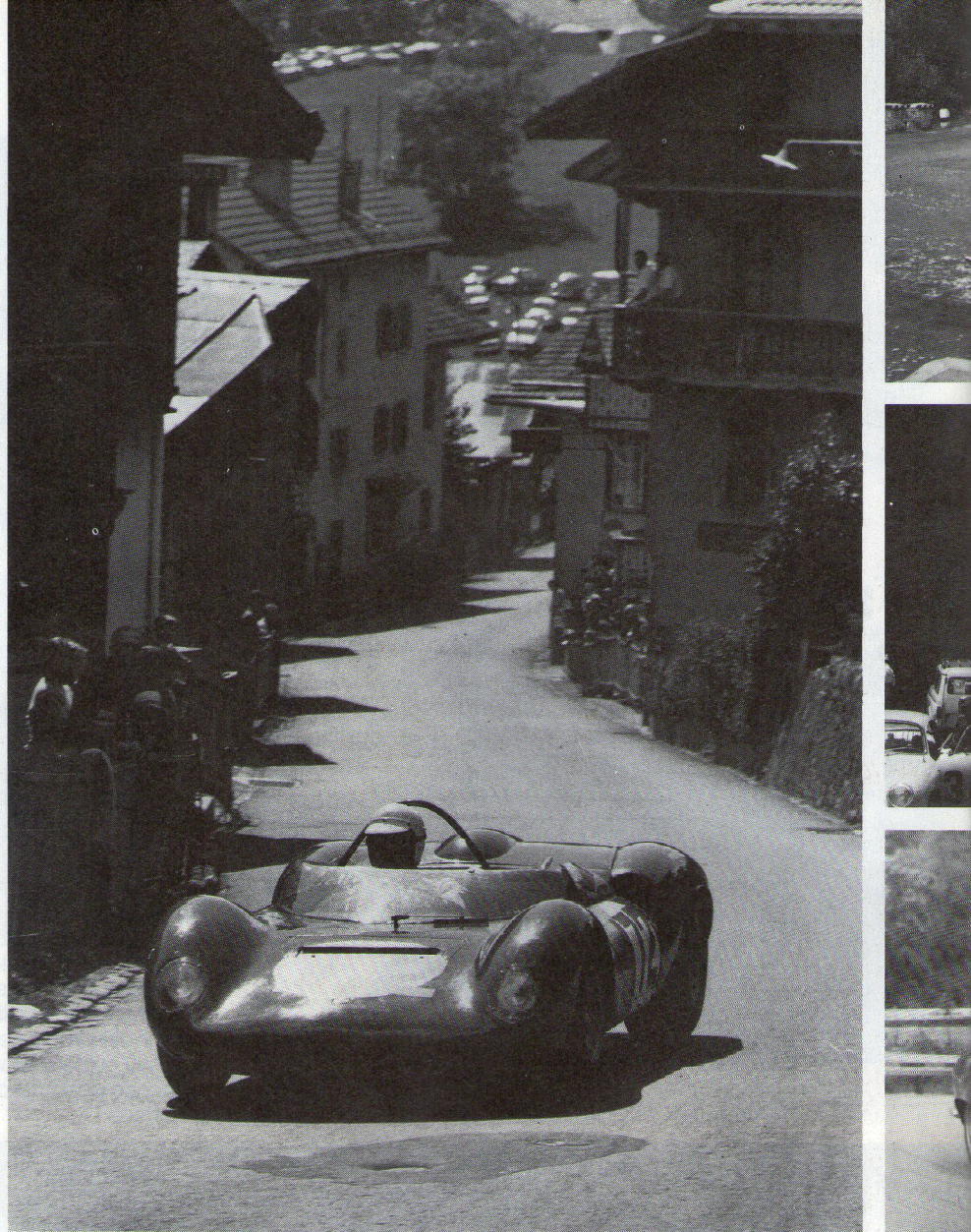


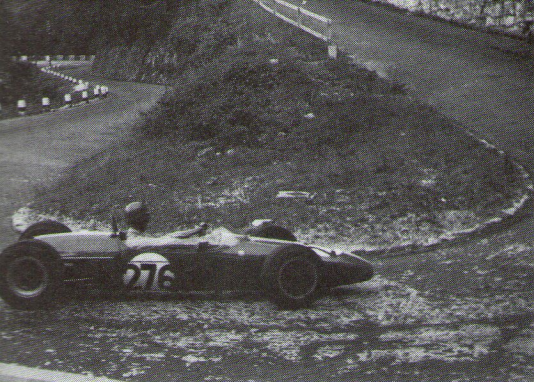


Primo: non sbagliare le partenze. Per evitare di perdere tempo al via si studiavano soluzioni varie: Westbury ha usato una pietra come «fermo». Campioni come Hermann si confrontavano con gentlemen: Gellini che oggi corre nel mondiale Sport Prototipi e Boitano protagonisti rispettivamente con la 500 e la 1100. Sui tornanti della Avola-Belmonte del '62 Stefani si impegna nella parte più guidata. Mariano Spatafora due anni più tardi conquista il secondo posto davanti a un pubblico degno di un Gran Premio di Formula 1



la Trieste-Opicina che partiva in città e prevedeva alcune curve velocissime, ma altrettanto veloce era la Stalavena-Boscochiesanuova che si sviluppava a pochi chilometri da Verona. Altrettanto interessanti la Lago-Montefiascone, la Coppa Città di Osimo» o la Camucia-Cortona, tanto per citare gare che ormai si sono perse nella memoria. Ma allora l'importante era correre e dare modo magari a Edoardo Lualdi Gabardi di collezionare vittorie su vittorie. Questo industriale laniero di Busto Arsizio è stato probabilmente il «martellatore» privato che più ha colpito nelle salite degli Anni '60. Non disdegnava la pista dove tra l'altro ci sapeva fare ma era un vero inseguitore di vittorie (più che di campionati pur se, ad esempio, vinse il titolo tricolore Sport del '67) alla guida di vetture decisamente impeccabili: all'inizio del decennio lo troviamo al volante di una Ferrari 250 Gt (quella che attualmente viene chiamata Swb-«Short wheel base» - chissà mai perché), poi di una Ferrari Gto, successivamente acquista la Ferrari Le Mans e subito dopo la Ferrari Dino 206 ex-Scarfiotti. A Maranello era ovviamente di casa e dopo tutto la sua presenza super-assidua portava una ventata di popolarità anche alla Ferrari stessa. Di carattere però Lualdi non era certo un personaggio e tanto meno di aspetto. Era piuttosto un vero gentleman d'altri tempi (ma il pilota austriaco Linz, reo di averlo ostacolato in pista a Vallelunga, nel corso del Trofeo Bettoja del '67, si accorse che poteva anche scordarsi di essere gentleman fino in fondo) che però sapeva tenere in mano il volante. Un po' come il presidente del Napoli, Corrado Ferlaino che è stato tutt'altro che una meteora negli Anni '60. Ferlaino, preso da mille impegni, era uno che arrivava all'ultimo momento sui campi di gara ma probabilmente è stato un peccato che non si sia dedicato più assiduamente all'automobilismo. Non sarebbe diventato come il «suo» Maradona nel calcio ma non avrebbe affatto sfigurato al cospetto di quelli che erano arrivati in alto. Quasi debuttante, alla Agnano-Capella dei Cangiani (altra gara che probabilmente pochi ricordano) del '62, si prese il lusso di battere con la sua Lancia Appia di 1150 cc tutte le ben





Gli abitanti di Huemoz alla Ollon-Villars dovevano solo affacciarsi al balcone per vedere Scarfiotti andare a vincere con la Ferrari nel '65. Le verifiche della Coppa della Sila, invece, si effettuavano nel parcheggio del paese. In alto, Dubler in monoposto impegnato alla Mendola. Sopra, Claudio Maglioli con la Lancia Flavia Sport. A lato, Villani transita mentre c'è un'Abarth Simca 1300 ribaltate

Scorpione pungente

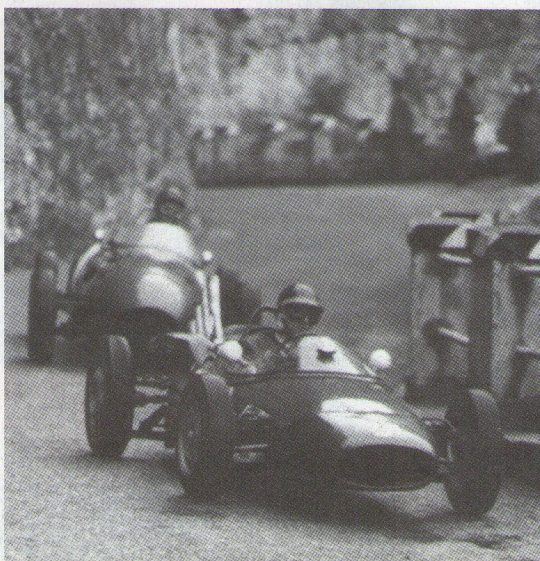
Parli di gare in salita degli Anni '60 e istintivamente ti vengono in mente le Abarth. Il costruttore torinese ha spaziato in vari settori agonistici ma doveva certamente avere un feeling particolare con le salite. Ma c'erano anche motivi tecnici alla base di questa predilezione: la produzione di serie dell'Abarth era basata sulle piccole cilindrate che logicamente avevano maggiori possibilità di mettersi in luce su un percorso tortuoso e non molto veloce. È quasi inutile ricordare il dominio costante delle Abarth 850 Tc e 1000 Tc dal tempo della loro nascita (1962) fino al termine della loro carriera, protrattasi fino alla fine degli Anni '70. Queste vetture, derivate dalla Fiat 600, erano ovviamente condizionate da soluzioni tecniche magari poco adatte alle corse (a esempio il motore a sbalzo) ma Abarth era l'uomo che mutava i difetti in pregi. E proprio il motore a sbalzo fu la sua arma vincente per realizzare molte sport che in caso contrario sarebbero state convenzionali e quindi condizionate da una concorrenza dalla filosofia costruttiva globalmente più moderna. Ecco, le Abarth erano il contrario delle vetture sport di scuola inglese dello stesso periodo. Non erano molto sofisticate ma indubbiamente pratiche; i motori avevano una buona potenza ma non si trattava di cosa eccezionale. Perché per la Casa di Corso Marche sarebbe stato impossibile impegnarsi in avventure tecniche dispendiose, tanto che il famoso motore a 4 cilindri di 1990 cc venne mantenuto fino alla fine dei '60, quando la concorrenza era arrivata da tempo ai plurifra-

zionati. Poi c'era, ripetiamo, il motore a sbalzo, terribilmente a sbalzo, tanto che la sport nata nel '68 e poi tenuta in vita con varie modifiche fin verso il '71 non a caso venne ribattezzata «fuoribordo». Ma anche per i privati (il vero pane dell'Abarth) o anche per chi la usava in salita quella particolare disposizione dei pesi dava un senso di sicurezza, rispetto al motore centrale, difficilmente spiegabile a parole ma effettivamente doveva essere veritiero. D'altronde basta ricordare che prima di sfornare il famoso modello sport del '68, Abarth chiese il parere dei due piloti presso di lui accasati in quell'anno Peter Schetty e Jonathan Williams. Il primo, «salituro» per eccellenza, favorì il «fuoribordo», il secondo, pistaio (era stato un vero mattatore in F.3 e venne poi utilizzato non proprio benissimo prima dalla Ferrari e poi dalla stessa Abarth, tanto che finì per ritirarsi dalle competizioni) avrebbe voluto il motore centrale. La 2.000 Sport del '68 che pur con un motore a 4 cilindri denunciava comunque 240 cavalli, era in definitiva l'evoluzione delle precedenti e celebri Sport e Gran Turismo degli anni precedenti, tutte corredate di motore a sbalzo: la bellissima coupé Ot 1300, la «cattivissima» Ot 2000 con presa d'aria a periscopio molto arretrata, tutta la serie delle Simca Abarth in versione 1300, 1600 e 2000. In particolare la prima nata alla fine del '62 su base della Simca 1000 (una superutilitaria!) ebbe un clamoroso successo come gran turismo leggera e potente, tanto che «annientò» l'Alfa Romeo Giulietta Sz sua avversaria diretta.

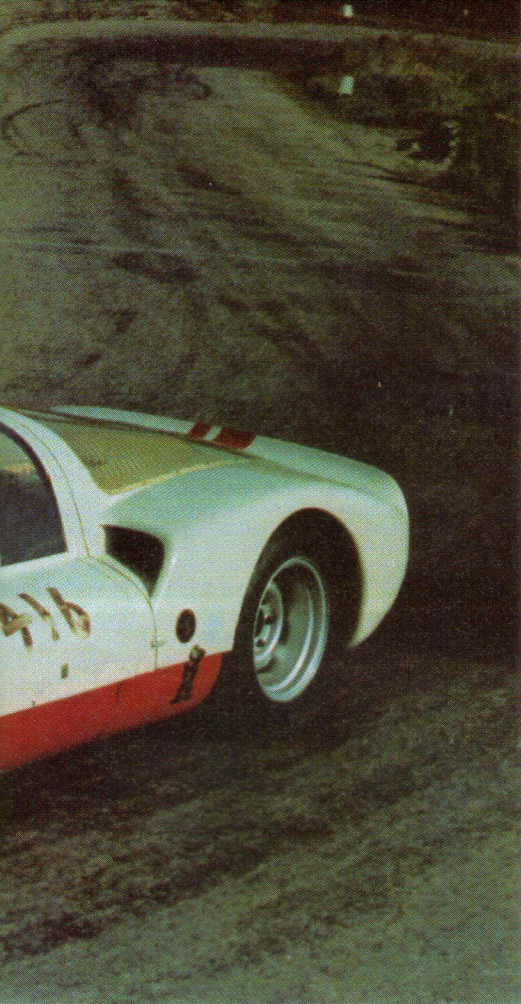


Le Abarth hanno segnato la storia delle salite: gli «scorpioni» hanno dominato ovunque, dalle cilindrate più piccole fino ad arrivare alle Sport: a lato, Hans Hermann pilota ufficiale del '65 alla Bologna-Raticosa. A fianco, lo specialista Vittorio Venturi nella stessa corsa

più competitive (e non solo per ragioni di cilindrata) Alfa Romeo Giulietta 1300. Ma in salita Ferlaino si trovava bene perché poteva improvvisare supplendo all'impossibilità di provare molto, tant'è che vinse il titolo italiano della oltre 2500 Gt nel '64 con una Ferrari Gto. Poi passò ad una Porsche 911 e si distinse ancora ma, visto lo stile, forse la sua specialità sarebbero stati i rally che nel suo periodo stavano però ancora sviluppandosi. Tra i personaggi più o meno pubblici che sono stati protagonisti delle salite Anni '60 non va dimenticato Gianni Bulgari, al volante prima di una Giulietta Sz e poi di una De Sanctis Sport 2000. Il famoso gioielliere di Via Condotti a Roma era un vero appassionato, tanto che lo si ritrovava spesso nei «cenacoli» del motore della Capitale. Tra l'altro proprio a Roma un altro gioielliere molto noto (e dall'ottima clientela) divideva la professione con la guida di vetture da corsa, soprattutto in salita. Si tratta di Enzo Buzzetti, notevole protagonista prima con un'Abarth 1000 Bialbero e poi con una Porsche 906 sport vistosamente arancione. Buzzetti proprio con la Bialbero fu secondo nel tricolore velocità del '64 (disputato ovviamente per lo più in salita), classe 1000 Gt, vinto dal bolognese Anzio Zucchi. Da notare in quella contesa il terzo posto del veronese «Matich», pseudonimo che nascondeva Gianni Lado, fratello dell'altrettanto veloce Paolo Lado che gli appassionati delle autostoriche conoscono bene. Paolo Lado è infatti ancora molto attivo sia con la sua Jaguar E che con la Ferrari Le Mans ufficiale del Ferrari Club Italia. Nei suoi anni giovanili l'architetto Paolo Lado è stato «salitaro» di prim'ordine con varie macchine, anche molto importanti come la Ferrari Dino. Però c'è chi ancora lo ricorda alla guida di una Giulietta Ti scatenatissimo nel cercare di contrastare le vetture gemelle di piloti che si chiamavano Enrico Pinto, Ignazio Giunti e Walter Donà: i tre si sono classificati nell'ordine nel campionato del '64, classe 1300 turismo e sono nomi noti. In particolare Giunti, purtroppo deceduto alla 1000 Km di Buenos Aires del '71 con una Ferrari ufficiale, era già allora velocissimo mentre Donà ha corso con notevole successo fin verso la fine degli Anni



L'era del computer non era ancora cominciata: un cronometro manuale e... via! Sopra, la Porsche Carrera 6 di Noris a Predappio. Se la doveva vedere con il rivale Lualdi portacolori Ferrari (sopra a destra) e «Mann» con l'altra Porsche. Fra le turismo grande protagonista era «Sangriá» con l'Alfa 12. Alla Mendola del '64 c'erano le monoposto di Cosentino e Lo Voi. A lato, uno Stommelen giovanissimo alla Cesana Sestriere del '66 su Porsche



Grande spettacolo gratis

La legge era questa: non si deve pagare. E così i giovani appassionati si sobbarcavano incredibili maratone tra campi e boschi pur di raggiungere il percorso di gara senza pagare il biglietto. Per la verità non tutti gli organizzatori prevedevano il «pedaggio» (come nelle gare attuali d'altronde) ma quando era previsto, anche chi non aveva certo necessità di risparmiare poche centinaia di lire faceva di tutto per evitare il «balzello». E dire che, per esempio, alla Bologna-Raticosa del '69 dovevano sborsare 500 lire per arrivare sul percorso: una cifra anche allora non certo folle. Spesso però c'era chi evitava di portarsi con la vettura sul percorso per non restare imbottigliato: ancora adesso gli orari sono poco invitanti, visto che non di rado è necessario arrivare con ore di anticipo rispetto alla partenza della corsa, ma i record di spettatori degli Anni '60 sono attualmente impensabili. Le città «vivevano» lette-

ralmente la corsa, tanto che c'è ancora chi giura che alla Stallavena-Boscochiesanuova del '62 fossero presenti centomila persone! Nemmeno fosse un Gran Premio di F.1...Gli organizzatori d'altronde erano (e sono ancora talvolta) piuttosto furbi, allestendo le verifiche molto spesso nel bel mezzo della città. Sempre restando al «caso Raticosa», venivano organizzate nel pieno centro di Bologna, in Piazza Maggiore: ovvio che anche gli appassionati tiepidi potevano essere attratti. Stesso concetto per la Trento-Bondone (verifiche in Piazza Dante) o per la Coppa della Sila che prevedeva le verifiche in piena Cosenza. Altre gare poi basavano il successo sul fatto che la partenza fosse praticamente in città (con molti tratti diritti, tipo la Trieste-Opicina o la Catania-Etna) ma proprio questa caratteristica estremamente popolare finì per risultare controproducente per via del pericolo.

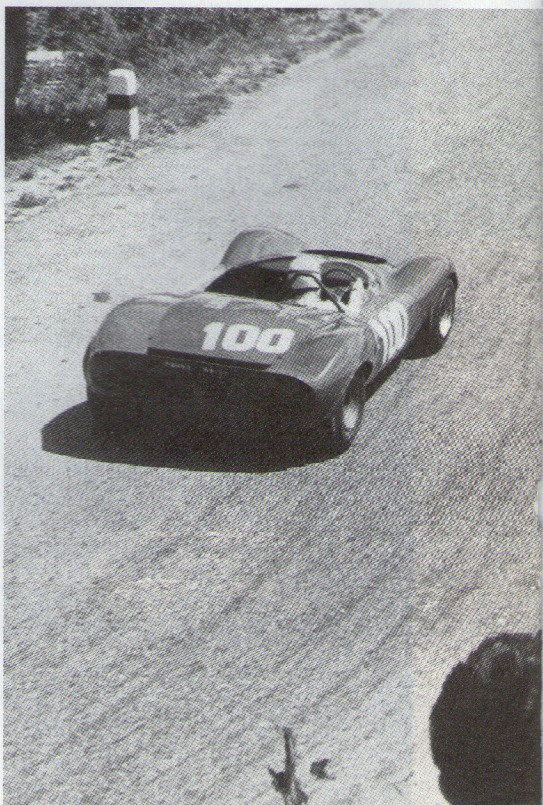


Scontro fra team ufficiali

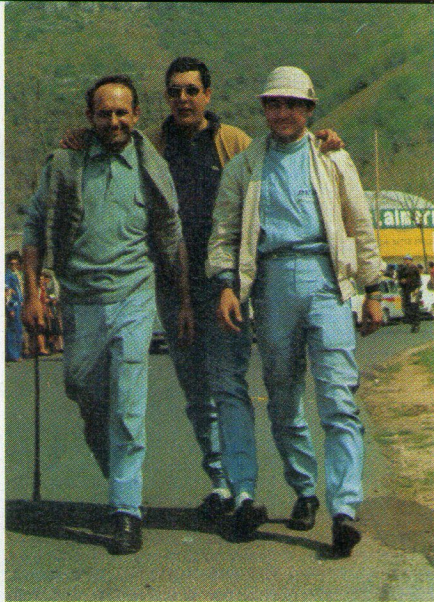
Quanto fossero popolari le gare in salita negli Anni '60 e quanto i costruttori tenessero a parteciparvi in prima persona lo dimostra l'albo d'oro del campionato europeo della specialità. In pratica l'intero decennio dei «Sessanta» è stato caratterizzato dalla battaglia tra le Ferrari e la Porsche che hanno poi saputo sfruttare sapientemente i loro successi con adeguata pubblicità. La Casa di Maranello non è che abbia preso parte alla «serie» in modo continuato ma quando lo ha fatto ha «colpito» inesorabilmente. Ha iniziato nel 1962, fornendo una vettura ufficiale a Ludovico Scarfiotti. Quest'ultimo correva già da quasi 10 anni ed aveva vinto parecchio soprattutto con l'Oscia ma per la prima volta assumeva il ruolo di vero professionista. E portò a termine il suo compito nel migliore dei modi, guidando una Ferrari Dino 196, una sport con motore V6 di 1983 cc che sviluppava 210 cavalli a 7500 giri. Suo avversario diretto fu soprattutto il tedesco Heini Walter (Porsche 8 cilindri) ma Ludovico fu superbo vincendo quattro gare sulle sette previste. Tra l'altro il campionato in quell'anno si apriva proprio in Italia, con la Fornovo-Monte Cassio, la gara che riprendeva il percorso (ridotto) della Parma-Poggio di Berceto. E «giocando» in casa il trionfo popolare (legato al fatto che già allora una Ferrari ufficiale era un mito) fu davvero immenso. Negli anni successivi la Porsche viene lasciata libera di vincere a mani basse ma quando si preannunciò la necessità di commercializzare una vettura chiamata Dino (sia in versione Fer-

rari che in versione Fiat: quest'ultima è la celebre vettura realizzata sia come spider che come coupé con motore fornito da Maranello) il duello ritornò ancora appassionante. Nel 1965 infatti la Ferrari schiera Ludovico Scarfiotti con la Dino 206 nata con motore di 1592 cc poi corredata di un 1986 cc (potenza circa 230 cavalli) per affrontare la Porsche che affida all'uomo di punta Gerhard Mitter la speciale e leggerissima vettura da montagna. Scarfiotti può scendere in campo a campionato già iniziato ma dalla Trento-Bondone in poi è una apoteosi. E quanto fosse valido, Mitter lo conferma trionfando nelle tre successive edizioni. Nel '68 i due si trovarono compagni di squadra e sarebbe stata una lotta certamente magnifica se il pilota marchigiano non avesse trovato la morte sulla salita di Rossfeld. Quasi per tributo al campione italiano, la Ferrari l'anno dopo torna per l'ultima volta nell'Euromontagna e questa volta con lo svizzero Peter Schetty, definito in quell'anno lo «scalatore solitario» per il dominio assoluto che caratterizzò la sua vittoria finale. Schetty l'anno precedente era stato pilota ufficiale dell'Abarth ed aveva vinto qua e là molte gare in salita, dimostrando ottime doti. Sarebbe stato confermato anche l'anno dopo ma la Ferrari lo «soffiò» alla Casa torinese non senza qualche polemica da parte di quest'ultima. Si dimostrò comunque degno dell'eccellente Ferrari 212 E; l'anno dopo poi, soddisfatto, si ritirò dalle corse e divenne ds della stessa Casa di Maranello.

A lato, lo specialista Gerhard Mitter che ha spadroneggiato le corse in salita europee con la Porsche: per ben tre volte di seguito si è imposto alla Trento-Bondone



A lato, la Nsu Tts di Endress. In caso di pioggia niente paura: si indossa una giacca a vento e si parte, senza tante storie. A destra, ecco Osella pilota prima della trasformazione in costruttore. A fianco, Dino Dolcetti in controsterzo con la Bandini 1000 ad Ascoli nel '67. Sotto, applausi a scena aperta per Lulu Scarfiotti con la Ferrari. All'estrema destra, Dieter Quester con la splendida Bmw e Paolo Lado con l'Abarth alla Stellavena - Boscochiesanuova del '67

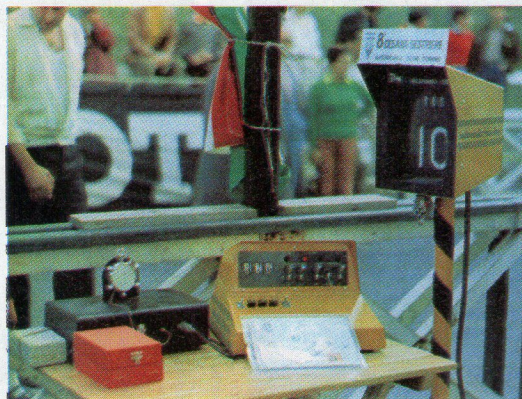


'70 per poi aprire un atelier nei pressi di Verona dove cura soprattutto gli assetti, stradali e da corsa, forte dell'esperienza acquisita. D'altronde le salite dei «Sessanta» sono davvero un pozzo senza fondo in quanto a personaggi noti oppure notissimi. Scorrendo le classifiche si nota spesso (magari al primo posto) un certo Jacopo Trivellato, successivamente meglio noto come Pino Trivellato, preparatore eccelso e poi team-manager di F.2 e F.3. Pino Trivellato non scherzava affatto con l'Abarth 1000 Tc (come Paolo Lado d'altronde, anche lui su quel tipo di vettura per un periodo) e nel '64 fu terzo nel tricolore di classe. E, per restare tra i tecnici-manager, dove correva, se non in salita, tale Osella Vincenzo? L'Enzo di Torino era anche lui un Abarthista ma per la verità è risultato migliore poi come tecnico-preparatore (fin dal '66 assunse l'incarico di

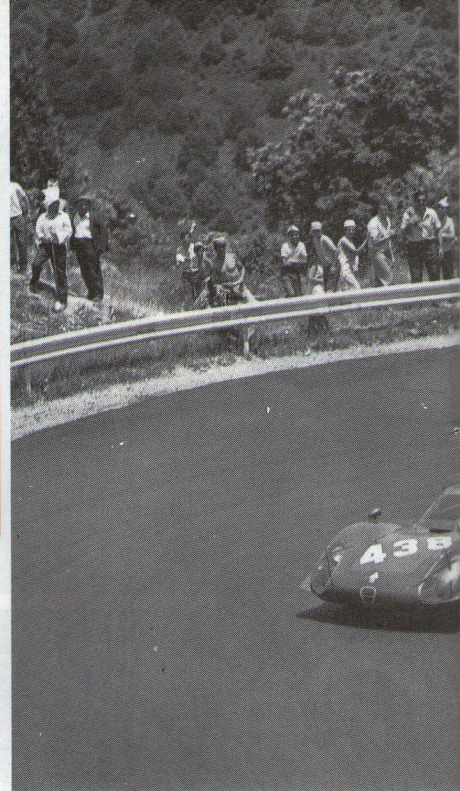
assistente ufficiale Abarth per i clienti sui campi di gara) e come team-manager che come pilota. Anzi, a Torino c'è ancora chi ricorda che un altro tecnico-preparatore corresse nello stesso periodo con le Abarth e... andasse molto più forte di Osella. Si tratta di Gianni Varese, tutt'ora buon preparatore, e indubbiamente buon pilota nella metà degli Anni '60 con un'Abarth 700 Bialbero che lo portò anche al titolo italiano di classe nel '65. Nell' stesso periodo correva invece uno che i tecnici li controllava e li controlla ancora: alludiamo all'aretino Lanfranco Caneschi, «principe» dei commissari tecnici della Csaì e terrore di piloti e preparatori. Caneschi correva con una Bmw 700 Coupé nel turismo e se la cavava abbastanza bene ma non ha potuto ottenere risultati particolarmente eclatanti. A suo dire perché gli altri erano certamente... irregolari,

a detta di altri per motivi di... doti. D'altronde le gare in salita dell'epoca erano un grande ritrovo di amici e naturalmente fiorivano battute e leggende. Ma la vera storia delle gare in salita italiane avrebbe certamente potuto scriverla un pilota che per un quarantennio è stato legato a questa specialità. Sesto Leonardi, marchigiano di Treia e romano di adozione, classe 1902, ha iniziato a correre all'inizio degli Anni '30 ed ha concluso in pieni Anni '70 non fermandosi mai, se non nel periodo della guerra. Leonardi ancora negli Anni '60 era pilota validissimo e non prendeva affatto le salite per gioco. Era legato alle piccole vetture sport, che per lui sono state prima le Stanguellini 750 e poi le Osca in versione 750, 850 e 1000. Proprio con una 1000 vinse il suo ultimo titolo italiano, nel 1965, ma non attaccò affatto il casco al chiodo, continuando con una Fiat Dino e poi con un'Alfa Romeo 2.0 Gt. Ma troppi sarebbero da citare i piloti notissimi nelle salite degli Anni '60 e molte sarebbero le storie da raccontare. Come si fa ad esempio, a dimenticare Germano Nataloni, legatissimo alla Lancia e alle corse fin dal lontano 1953. Nataloni che corre ancora con spirito indomito si distinse nel nostro «decennio» con una Flavia Zagato, vettura che tutt'ora possiede perché lui è uno che si affeziona e, anche dopo «averle smesse», le vetture da corsa non le ha mai vendute. Con il risultato di trovarsi ora una bella e personalissima collezione. E le donne, c'erano nelle salite? C'erano ma, salvo qualche eccezione, in modo sporadico. Certo non è stato questo il caso della torinese Ada Pace, grintosissima all'inizio dei Sessanta con la sua Osca 1000 sport e poi con una Ferrari 250 Gt. Nello stesso periodo si distingueva bene la signora Alma Cacciandra con una Giulietta Sz ma occorre attendere la metà dei '60 per vedere in azione delle ragazze veramente scatenate. «Salitare» per vocazione o per forza ma comunque di buon valore sono state Rosadele Facetti e la romana «Liliana». La prima è la sorella di Carlo e Piero Facetti, preparatori e piloti; la seconda è Liliana De Menna, sempre in forma e sempre appassionata con le vetture moderne o con le storiche.

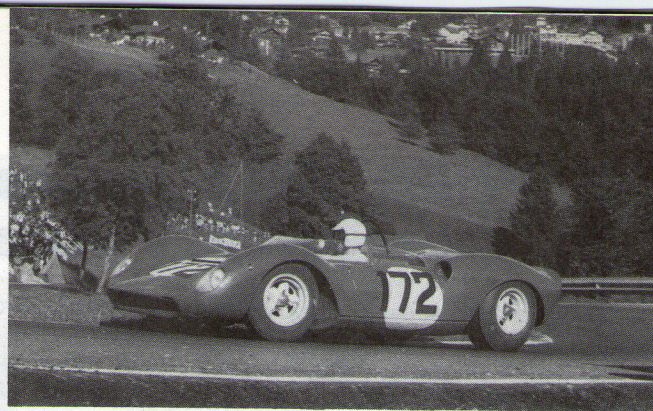
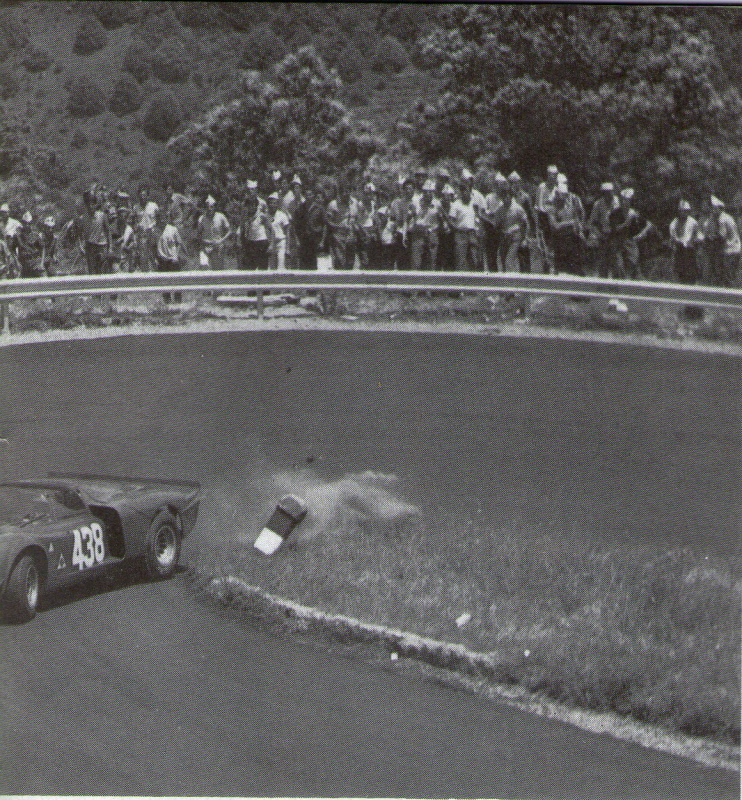
Daniele Buzzonetti



Alla Cesana-Sestriere hanno sempre cercato di essere all'avanguardia: ecco il sistema di cronometraggio del '68. A lato, Ignazio Giunti disfa un paracarro alla Coppa della Sila del '68 con l'Alfa 33. Nell'altra pagina, Scarfiotti con la Ferrari alla Ollon Villars che ha dominato alla grande. Gli errori si pagano specie in salita: ma si poteva rimediare a un drifto grazie alla gente del pubblico sempre pronta a dare una mano anche se vestita di tutto punto



L'impatto contro il muro e le successive carambole devono essere state tremende, eppure Ortner è uscito dalla sua Abarth Sp 2000 senza nemmeno un graffio



Paure ma pochi drammi

Anche al giorno d'oggi le gare in salita sono ritenute abbastanza pericolose e questo concetto era ancora più valido venti o più anni fa, quando il rischio veniva considerato una componente «normale» delle corse e gli incidenti, anche drammatici, venivano spiegati con la «fatalità». Eppure bisogna riconoscere che nell'intero decennio dei «Sessanta» le salite sono state raramente toccate dal dramma. Gli incidenti erano all'ordine del giorno e i percorsi spesso parevano fatti apposta per favorirli; in più i commissari di percorso erano non di rado molto improvvisati e le assistenze mediche non erano certo quelle del giorno d'oggi. Senza contare che le turismo e gran turismo raramente venivano cordate di roll-bar. Santo protettore, fortuna o calcolo dei piloti che sapevano che cosa rischiavano? A parte che quest'ultima ipotesi è difficilmente attendibile (almeno per molti), non c'è spiegazione, almeno nel confronto con le gare in pista, dove i drammi erano purtroppo frequentissimi. Certo le giornate nere ci sono state e nessuno può dimenticare la morte del popolarissimo Ludovico Scarfiotti, avvenuta l'8 giugno del 1968 durante le prove

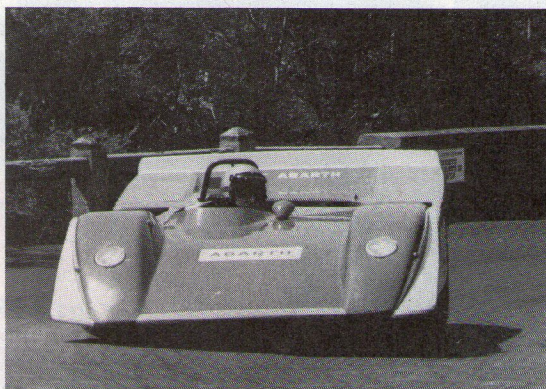
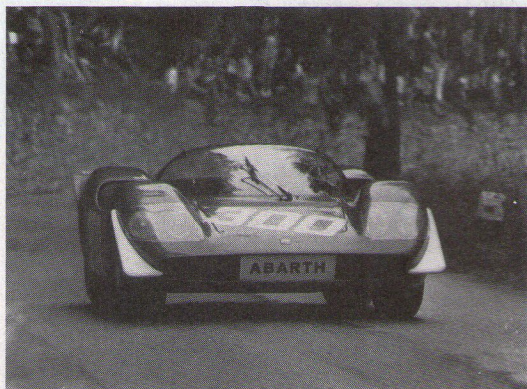
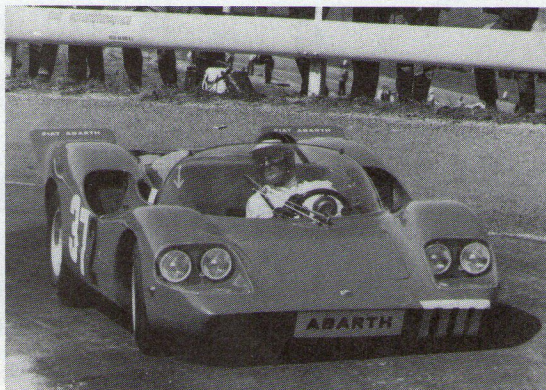
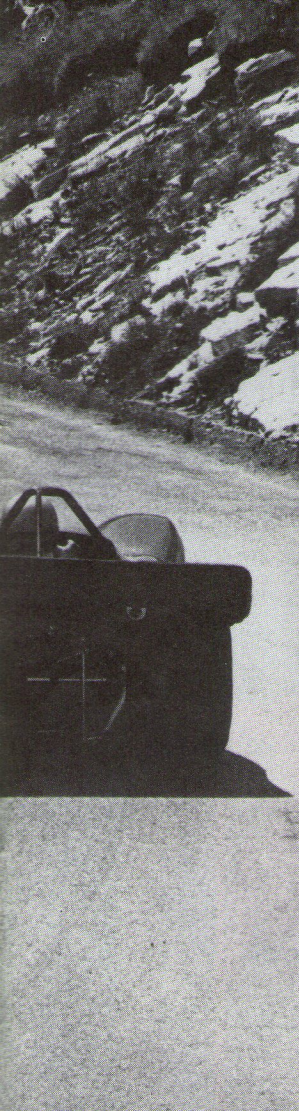
della salita di Rossfeld, in Germania, valida per il campionato europeo. Il pilota marchigiano aveva 34 anni ed in quella stagione era stato ingaggiato ufficialmente dalla Porsche oltre che dalla Cooper per la F.1. Si parlò di rivalità interna con il collega Mitter che la settimana prima lo aveva battuto nella gara di Montseny ma in realtà la colpa fu di una scarpata dove precipitò la Porsche 910 a 8 cilindri dell'ex-Ferrarista. L'anno dopo l'Euromontagna risultò tragica anche per il 22enne altoatesino Toni Pellizzoni che dopo essersi distinto bene con un'Alfa Gta aveva acquistato una Porsche 906. Con questa vettura uscì di strada sulla salita del Gaisberg ed un albero gli risultò fatale. Nella famosa «domenica nera» del 18 giugno '67, caratterizzata dal terribile incidente di Caserta dove con le F.3 morirono i piloti «Geki», «Tiger» e Beat Fehr, anche varie salite furono poi «toccate» da effetti negativi. Perfino la «tranquilla» Vezzano-Casina (una gara in provincia di Reggio Emilia) fu toccata dalla tragedia: due monoposti di F.850 si agganciarono e quella del cremonese Walter Froidi finì nella folla provocando un morto e numerosi feriti.

Palestra di campioni approdati alle piste

Scorrendo le classifiche di gara o quelle dei vari campionati si ha la sensazione che negli Anni '60 i piloti velocisti fossero particolarmente affezionato alle salite, visto che anche quelli di estrazione nettamente «pistaiola» non disdegnavano affatto di «arrampicarsi». In realtà si trattava spesso di un amore forzato, favorito dal fatto che per partecipare ai vari campionati o anche solo per... correre in qualche modo bisognava accettare le salite. E così in questo tipo di gare troviamo nomi arrivati poi piuttosto in alto e magari si tratta di gente che ha continuato fino alla fine della carriera a mescolare le corse in salita con tutt'altra specialità. Clamoroso, ad esempio che, Scarfiotti, già vincitore del Gran Premio d'Italia del '66 con la Ferrari, abbia poi proseguito anche con le salite. Fatto che nel '68, quando correva con la Porsche ma anche con la Cooper in F.1, gli risultò fatale. Eppure era normale: forse non molti ricordano il pilota bolognese Bruno Deserti, un ragazzo nato davvero per la velocità e fornito di una mentalità piuttosto professionistica già all'inizio della carriera. Deserti aveva scelto la F.Junior e poi la F.3 per emergere ma contemporaneamente non disdegnava le salite alla guida di una Lotus Elan 1600. Nel 1964 Deserti, destinato purtroppo a trovare la morte l'anno dopo provando a Monza una Ferrari 330 P2, risultò incredibile alla Bologna-Raticosa, dove con la non certo agguerritissima Lotus arrivò 4. assoluto battendo fior di Ferrari e Abarth. Il fatto che fin verso i primi Anni '70 i campionati italiani di velocità prevedessero un mix di salite e di piste, ha poi favorito la presenza tra gli scalatori di molti che poi sono riusciti ad arrivare al professionismo. Indimenticabile, ad esempio, la lotta per il titolo tricolore della classe 1600 turismo del 1966: vinse Enrico Pinto, fratello di Raffaele (pilota arrivato poi ai vertici del rally), davanti a Nanni Galli, Ignazio Giunti e Spartaco Dini! Tutti con le formidabili Alfa Romeo Gta e senza contare che dietro al quartetto finì il fiorentino

«Hoga», altro notevole protagonista. Nanni Galli, Giunti e Dini approdano poi, dopo non molto, nella squadra ufficiale Alfa Romeo per i Prototipi ma in quel '66 non furono certo gli unici affezionati alle salite in cerca di gloria. Sempre nel tricolore velocità, la classe 600 turismo fu monopolio di Raffaele Pinto (citato prima e tutt'ora attivo come collaudatore della Lancia per i rally) con l'Abarth 595 ma 4. arrivò Claudio Francisci, successivamente mattatore in F.3 e destinato probabilmente ad una diversa carriera se una squalifica che fece molto discutere non lo avesse molto condizionato. Anche Andrea De Adamich, prima di diventare professionista con l'Alfa e la Ferrari fece il suo bravo apprendistato in salita. L'attuale conduttore di Gran Prix debuttò alla Castell'Arquato-Vernasca del '62 con una Triumph Tr3, vettura che poi distrusse completamente in una gara successiva. Infine non va dimenticato Mario Casoni, campione della montagna nel '63 con una F.Junior e successivamente pistaiolo puro.





La strada è sinuosa, ma la traiettoria è dritta, da farsi in pieno facendo il pelo a massi e muretti. Gli specialisti della salita sono cresciuti senza sapere che cos'è la paura. In alto, Peter Schetty con la Ferrari in Svizzera. Sopra, un emergente Arturo Merzario vincitore alla Mendola del '69 con l'Abarth. Sopra a destra, Scola alla Pieve dello Spino del '69 con l'Abarth: ha avviato una generazione da corsa. In alto, l'aggressivo Lualdi impegnatissimo con l'Abarth nel 1969





Peter Schetty ritratto al via al Bondone nel 1969 con la Ferrari. Le rosse hanno dato un'impronta alle corse in salita vincendo a mani basse e dando vita a un duello appassionante con la Porsche. In copertina, ancora Schetty pronto a scattare al Bondone con la 212 E