



Antonio Ascari

**AOSTA** La Corsa dalle due vite. Come, se vogliamo, 'A Corsa', la Targa Florio, senza temere di compiere delitti di lesa maestà. Perché la "Targa" vanta una sua storia nobile, ma altrettanto può dirsi per l'Aosta-Gran San Bernardo. Due vite, accennavamo. Ripercorriamo, pur con la sintesi che lo spazio a disposizione consente.

### La gara di velocità in salita

La prima vita inizia nel 1920, centodieci anni fa. Vince il Conte **Alberto Conelli**, torinese, alla guida di una Fast. È la prima di 19 edizioni. In breve tempo, la gara fa il pieno di nomi e marche illustri. La magia del Colle e il fascino del percorso attirano piloti come **Eugenio Nazzaro**, **Antonio Ascari**, **Giuseppe Campari**, **Ugo Sivocci**, **Alfieri Maserati**, **Piero Dusio**, **Felice Trossi**, **Hans Von Stuck**, **Giovanni Bracco**. Indimenticabili gli aneddoti che **Sergio Ramella**, il papà dell'Automobile Club Valle d'Aosta e anch'egli pilota iscritto ad alcune edizioni, raccontava sulle imprese mirabolanti del Conte **Bracco**, un personaggio fuori dalle convenzioni, in un'epoca che si riconosceva in un solido conformismo, ma che, talvolta, apprezzava uscite estemporanee e fuori dal coro. E poi, **Piero Taruffi**, detto "La Volpe Argentata", per la sua astuzia e per la chioma. In verità, il soprannome fu coniato da un giornale messicano in occasione della Carrera Panamericana del 1951, in lingua spagnola: "El Zorro Plateado". **Taruffi** fu un autentico genio dei motori. Non solo eccellente conduttore, ma al-

La Aosta-Gran San Bernardo torna dopo 2 anni di stop per la pandemia con l'edizione 100+2

## UNA STORIA LUNGA DUE VITE

Dal 1920 al 1958 i 19 episodi di velocità in salita; dal 2002 la prova di regolarità targata Cameva

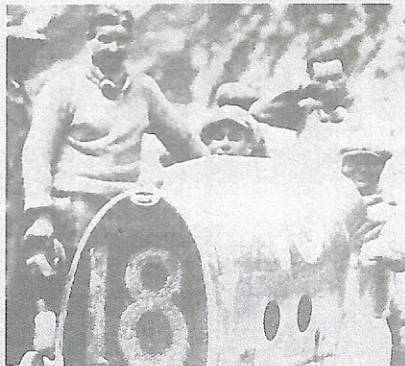
trattanto eccellente progettista - era ingegnere - di vetture come la "Bisiluro Tarf". Fece la sua comparsa in Valle, in veste di pilota, anche colui che diventerà uno degli italiani più noti nel mondo: **Enzo Ferrari**. Era anche l'epoca delle produzioni artigianali, nate con l'avvento del motore a scoppio, quasi delle "boite", come si chiamarono più tardi, in gergo, le piccole imprese: nomi come Ceirano, Diatto, Chiribiri, poi sparite progressivamente dal mercato. Ma non mancavano **Isotta Fraschini**, **Bugatti**, **Packard**, celebre per il quadriciclo a motore, **Alfa Romeo** e **Lancia**. Dopo la seconda guerra mondiale, l'Aosta-Gran San Bernardo riprese come se il filo non si fosse interrotto. Anzi, la gara ospitò piloti e Case sempre più prestigiose. E divenne anche un avvenimento glamour, per dirla con un'espressione attuale. Ne fu il simbolo **Eugenio Castellotti**, un grandissimo pilota la cui notorietà trascese l'ambito sportivo per estendersi alle cronache rosa, con il fidanzamento con la nota soubrette **Della Scala**, allora ai vertici delle scene. La loro storia d'amore fece sognare tante lettrici e tanti lettori dei periodici del tempo. Senza dimenticare personaggi del calibro di **Olivier Gendebien**, pilota ufficiale Ferrari e Gino Munaron, cui sarà intitolato un trofeo nella second life del trofeo valdostano. Le marche rappresentavano la crema delle corse su strada. **Maserati**, **Ferrari**, **Abarth**, **Osea**, la società dei Fratelli **Maserati**, che, dopo la creazione dell'azienda di famiglia, si erano impegnati a non utiliz-

zare il loro nome. Fece la loro comparsa anche preparatori e carrozzieri di fama internazionale, come **Gianni Marino**, **Zagato**, **Vignale**, **Moretti**. Una storia che assumeva le sembianze di una favola, come tante fiabe, il destino decise diversamente. Il

comprendibile enorme. L'Aosta-Gran San Bernardo venne disputata, ma l'avventura finì quell'anno. In tutto, 19 edizioni.

### La gara di regolarità

Nel 1989 nasce **CAMEVA**, acronimo di "Club Auto Moto



Alfieri Maserati e Diego De Sterlich Aliprandi, primo e secondo nell'Aosta-Gran San Bernardo del 1923

1957 fu l'anno della tragedia della Mille Miglia, la "gara dell'anno" ormai assurda a fama mondiale, che partiva e arrivava a Brescia, su un percorso che prevedeva il passaggio a Roma. **Alfonso De Portago**, pilota della Ferrari 335 S, a causa dello scoppio di una gomma perse il controllo della vettura. L'incidente provocò la morte dell'equipaggio e di 9 spettatori, passando alla storia come la "Tragedia di Guidizzolo". Lo sgomento fu

d'Epoca Valle d'Aosta". **Antonio Giornetti** ne è il presidente, sempre riconfermato. L'attività del sodalizio conosce un successo sempre maggiore, in termini di iscrizioni e di manifestazioni organizzate, quali la rievocazione dell'Aosta-Pila, nonché numerosi raduni. Fiore all'occhiello, il Rally Mondiale FIVA assegnato all'ASI per il 1999, che Cameva organizza in Valle ricevendo unanimi complimenti. All'inizio del nuovo millen-

no, si accende una lampadina. La riedizione della Aosta-Gran San Bernardo, un'invenzione che cambia il panorama delle competizioni di auto d'epoca in ambito nazionale e non solo. Abbiamo appena ripercorso la magia della gara di auto in salita. Ebbene, Cameva ha saputo trasmettere il fascino e l'imprinting del secolo scorso, trasformandosi nella "seconda vita" della gara, oggi prova di regolarità, grazie a un'organizzazione sempre puntuale, precisa e accogliente. Da subito, la competizione viene impreziosita da vetture di alto valore storico e collezionistico. Tra le tante, in ordine di "anzianità", la Fiat 501 Competizione del 1922, la Singer "Le Mans" del 1933, l'innovativa Citroën Traction Avant del 1937, la splendida BMW 328 Roadster del 1938, la Lancia Ardea IV Serie del 1952, la Fiat 1100/109 del 1958, la Abarth 750 GT Zagato del 1957, esempio di quelle "piccole" con le quali Carlo Abarth amava stupire, la Mercedes 190 SL Cabrio del 1958, la Osea 1600 CT2 del 1963, la Fiat 600, l'auto che ha motorizzato il Paese, una serie numerosa di Lancia Fulvia HF, le Alpine Renault A110 (le formidabili voitures bleues), le Porsche 911 nelle varie declinazioni, accompagnate dalla progenitrice 356, la Maserati "Indy" del 1975, l'ultima uscita dalle fabbriche Maserati, l'Alfaetta GTV 2000 del 1977. Su tutte, chieca tra le chieche, la Gilco Mantovani Mille Miglia motorizzata Fiat 1100, che si aggiudicò il trofeo di categoria alla Aosta-Gran San Bernardo d'antan. Non sono da meno i piloti che



Giuseppe Campari

frequentano la Valle, la crema della specialità. Qualche nome. **Mario Passanante**, che, a bordo della Alfa Romeo Sprint 1600 del 1965, si aggiudica la 31ª edizione, **Gian Maria Agheem**, uno dei principi della Mille Miglia, vincitore della 33ª, proprio con la preda BMW 328 Roadster, **Giuseppe Rapisarda**, **Pier Luigi Fortin**, **Valerio Rimondi**, **Mauro Bonfante**, **Fabio Colombo**. La gara vede più volte gli exploit dei gentleman driver valdostani. **Mauro Bragardo**, secondo nella 32ª edizione, con la fedele Lancia Fulvia HF del 1970, macchina della quale resteranno per sempre i tanti successi nei rally di tutto il mondo, con la perla del "Monte-Carlo" del 1972 quando il leggendario equipaggio composto da **Sandro Munari** e **Mario Mannucci** trionfò contro ogni pronostico. E ancora, **Walter Lyverouaz**, il compianto e istrionico **Vasco Mazzini** e **Loris Luginon**, splendido vincitore nel 2019, 34ª edizione, navigato dalla figlia **Michelle**, di nove anni, già partecipe a pieno titolo del mondo delle auto d'epoca: la macchina, una Autotianchi A112 Abarth del 1984, che ebbe nel suo destino, ma forse nella sua identità genetica, il ruolo di iniziatrice intere generazioni al mondo dei rally, grazie al Trofeo monomarca. Insomma, un parterre di macchine e piloti da fare invidia. Come sottolinea **Giornetti**, «la Aosta-Gran San Bernardo è considerata la terza gara italiana, seconda solo alla Mille Miglia e al Gran Premio Nuvoletti».

Enrico Formento Dojet

**ZOOM** Percorso duro, con 63 prove cronometrate e la novità del col San Carlo nella prima giornata

## Edizione tosta che promette spettacolo

Il via sabato alle 13.01 da piazza Chanoux; in gara alcune perle delle auto d'epoca

**AOSTA** Il grande ritorno. Dopo due anni di stand by per il solito motivo - la pandemia - l'Aosta-Gran San Bernardo rinnova le sue emozioni e la sua tradizione. **Antonio Giornetti**, patron di Cameva, organizzatore della manifestazione, aveva già preparato, più che a livello embrionale, l'edizione del centenario, nel 2020. Passata la burrasca, la ripropone ora, con un simpatico 100+2, impreziosito dalla validità sia ASI che FIVA, la Federazione Internazionale delle Auto d'Epoca. Andiamo, quindi, a scoprire l'appuntamento numero 35 (per doverosa continuità, vengono conteggiate anche le stagioni della prova di velocità in salita). Il programma riflette la falsariga degli anni precedenti, con 2 tappe. Si inizia sabato 18 giugno con l'esposizione delle auto, per la gioia degli appassionati, in piazza Chanoux, il salotto buono della città di Aosta, ove si svolgeranno le verifiche tecniche e sportive. Alle

13.01 è prevista la partenza del primo equipaggio. Quaranta le prove cronometrate, per l'arrivo a La Thuile alle 17.20, passando per Aymavilles, Chavonne, Villeneuve, Introd, Avise, Charbonnier Gratiillon, Saint-Pierre, ripercorrendo le strade che hanno reso famoso il Rally della Valle d'Aosta. Dopo il riordino a Runaz, i concorrenti procederanno verso Leverogne, Introd, ancora Villeneuve, Chavonne, Saint-Pierre, Gratiillon, Charbonnier, Avise, per raggiungere La Salle, Morgex, Arpy, il Colle San Carlo e, infine, La Thuile. La seconda tappa, in programma domenica, prevede altre 23 prove cronometrate, con percorso da La Thuile ad Aosta in piazza Chanoux, dove le auto giungeranno intorno alle 10; da lì inizierà la scalata al Colle. L'ascesa attraverso Gignod, Echevennoz, Etroubles, Saint-Oyen e Saint-Rhémy-en-Bosses porterà il primo equipaggio al Colle alle ore 11.21. Poi, la di-

scesa verso Sarre, per le premiazioni. Un totale di 222.49 chilometri. L'edizione del centenario sarà particolarmente impegnativa per la presenza del Colle San Carlo, tecnicamente più ostico dello stesso San Bernardo. Ragione per la quale i partecipanti hanno privilegiato le vetture datate anni '60 e '70 del secolo scorso. Quindi, Lancia Fulvia Coupé nelle varie e fortunate declinazioni, Lancia Delta, Fiat 600, simbolo dell'Italia del "boom economico". Porsche, varie Fiat ed Alfa Romeo, per fare qualche nome. Numerose, come consueto, le vetture di alto valore storico e collezionistico. A iniziare da una BMW 328 Roadster del 1938, già vincitrice della gara, per proseguire con la Porsche 356 ATS Cabrio S del 1958, antesignana della celeberrima 911, la MGA MK2 del 1962 e la Ford Mustang Convertibile del 1965. Ma non basta. In gara ci sarà una autentica perla del collezionismo: una rara

Riley Brooklands del 1930, 92 anni di storia, anzi di leggenda. A ogni concorrente sarà consegnata una placca commemorativa in serie limitata - 100 esemplari - realizzata per il centenario, siglata con il proprio numero di gara. L'organizzazione ha inteso favorire anche chi non ha ambizioni di competizione, prevedendo per i soci Cameva una passeggiata al Colle del Gran San Bernardo, in coda agli equipaggi in gara. I 100 anni saranno celebrati, altresì, con una mostra fotografica, con didascalie bilingui, allestita da Cameva con il contributo della presidenza del Consiglio regionale e del Comune di Aosta. Sotto i portici di piazza Chanoux, saranno posizionate 50 immagini, di auto e moto, in bianco e nero (per il periodo della corsa in salita) e a colori (per la gara attuale di regolarità). Tre totem orienteranno i visitatori. Molto originale il manifesto ufficiale, firmato da **Alberto**



Antonio Giornetti, patron di Cameva

**Faccini**, ricavato da foto d'antan. Un'opposta brochure ripercorrerà la storia della corsa. Venerdì 17 giugno alle 18, per l'apertura della mostra che chiuderà il 17 luglio, si terrà una conferenza stampa presso il Salone Ducale del Comune di Aosta. **Antonio Giornetti** è felice del ritorno a calendario della sua creatura. «Sono molto soddisfatto - ammette il patron di Cameva - Le richieste di iscrizione sono parecchie e ci hanno consigliato di ele-

vare il plafond a 60-65 vetture. Il percorso è effettivamente molto impegnativo, per cui risulta più adatto a macchine non troppo anziane. Mi fa piacere ricordare che l'Aosta-Gran San Bernardo è stata preparata per sette volte con la "Manovella d'Oro", tributo dell'ASI alle migliori manifestazioni annuali, nonché con "La Gara che vorrei" dall'Associazione Regolaristi Italiani».