

AGOSTA 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.

Il programma dell'appuntamento numero 35 riflette la falsariga degli anni precedenti, con 2 tappe. Si inizia oggi, sabato 18, 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, Gratillon, 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, Gratillon, Charbonnier, Avise, per raggiungere La Sal-

MOTORI Scatta oggi alle 13.01 l'edizione 100+2 della Aosta-Gran San Bernardo

Due giorni duri che promettono spettacolo

Percorso tosto, con il San Carlo da affrontare nella prima tappa; al via cinque equipaggi valdostani

le, Morgex, Arpy, il Colle San Carlo e, infine, La Thuile. La seconda tappa, in programma domani, 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 discesa 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,



Antonio Giornetti, patron di Cameva

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. Gli equipaggi valdostani al via sono 5, tutti tesserati per Cameva: Dario e Nathou Bernar-

di su Porsche 911 T 2.2, Mauro Bragardo-Roberto Pagino su Lancia Coupé Rallye 1.6 HF, Renzo e Federico Giono su BMW 320 I, Antonio Giornetti-Susanna Ronchail su Lancia Fulvia Coupé, Walter Lyveroulaz-Erich Robbin su Fiat 600. A vestire i panni di appripista saranno i rossoneri Claudio Durand-Gianfranco Zenoni su Fiat 131 Abarth e Michael Durand-Mattia Nicase su Carson Sport Coupé.

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, inaugurata ieri, con didascalie bilingui, allestita da Cameva sotto i portici di

piazza Chanoux, sono visibili fino al 17 luglio 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 Facini**, ricavato da foto d'antan. **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 elevare 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 premiata 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».

Enrico Formento Dojot

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 più d'irsi per l'Aosta-Gran San Bernardo. Due vite, accennavamo. Ripercorriamole, pur con la sintesi che lo spazio a disposizione consente.

La gara di velocità in salita

La prima vita inizia nel 1920, contidue anni fa. Vince il Conte **Alberto Conelli**, torinese, alla guida di una Fiat. 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 Ascarì**, **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, raccontata 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



Giuseppe Campari

AMARCORD L'Aosta-Gran San Bernardo torna dopo lo stop legato alla pandemia

Velocità e regolarità: una storia lunga due vite

Dal 1920 al 1958 i primi 19 episodi in salita; dal 2002 il nuovo format impreziosito dalla professionalità di Cameva

Carrera Panamericana del 1951, in lingua spagnola "El Zorro Plateado". **Taruffi** fu un autentico genio dei motori. Non solo eccellente conduttore, ma altrettanto eccellente progettista - era ingegnere - di vetture come la "Bisiluro Tar". 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 **Delfia 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 seconda life della prova valdostana. Le marche rappresentavano la crema delle corse su strada. Maserati, Ferrari, Abarth, E. Osca, la società dei

Fratelli Maserati, che, dopo la cessione dell'azienda di famiglia, si erano impegnati a non utilizzare il loro nome. Fecero la loro comparsa anche preparatori e carrozzieri di fama internazionale, come **Gianni Marino**, **Zagato**, **Vignale**, **Moretti**. Una storia che assunse le sembianze di una favola, per il successo ottenuto. Ma, come tante fiabe, il destino decise diversamente. Il 1957 fu l'anno della tragedia della Mille Miglia, la "gara dell'anno" ormai assurda a fama mondia-

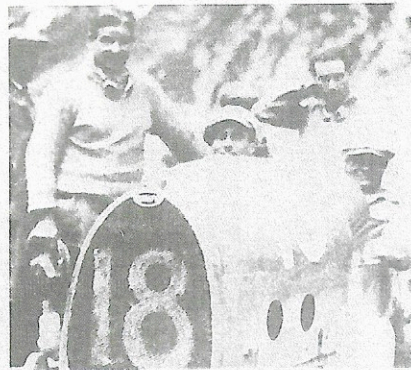
Guidizolo". Lo sgomento fu comprensibilmente enorme. L'Aosta-Gran San Bernardo venne disputata, ma l'avventura finì quell'anno. In tutto, 19 edizioni.

La gara di regolarità

Nel 1989 nasce CAMEVA, acronimo di Club Auto Moto d'Epoca Valle d'Aosta. **Antonio Giornetti** ne è il presidente, sempre riconfermato. L'attività conosce un successo sempre maggiore, in termini di iscrizioni e di manife-

sta-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, trasformandoli in una "seconda vita", oggi prova di regolarità, grazie a un'organizzazione sempre puntuale, precisa e accogliente. Da subito, l'evento viene impreziosito 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 1100/103 del 1956, 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 Osca 1600 GT2 del 1963, la Fiat 600, l'auto che ha motorizzato il Paese, una serie numerosa di Lancia Fulvia HF, le Alpine Renault A10 (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'Alfa Romeo GTV 2000 del 1977. Su tutte, chicca tra le chicche, 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 frequentano la Valle, la crema della specialità. Qualche nome. **Mario Passanante**, che, a bordo della Alfa Romeo Sprint 1600 del 1965, si



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

le, 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

stazioni 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 millennio, si accende una lampadina. La riedizione della Aosta-

aggiudica la 31ª edizione, **Gian Maria Agheon**, uno dei principi della Mille Miglia, vincitore della 33ª, proprio con la predetta 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 Lyveroulaz**, il compianto e istrionico **Vasco Marzini** e **Loris Lumignon**, 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 Autobianchi A112 Abarth del 1984, che ebbe nel suo destino, ma forse nella sua identità genetica, il ruolo di iniziatore 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 Nuvolari».

Enrico Formento Dojot



Antonio Ascarì