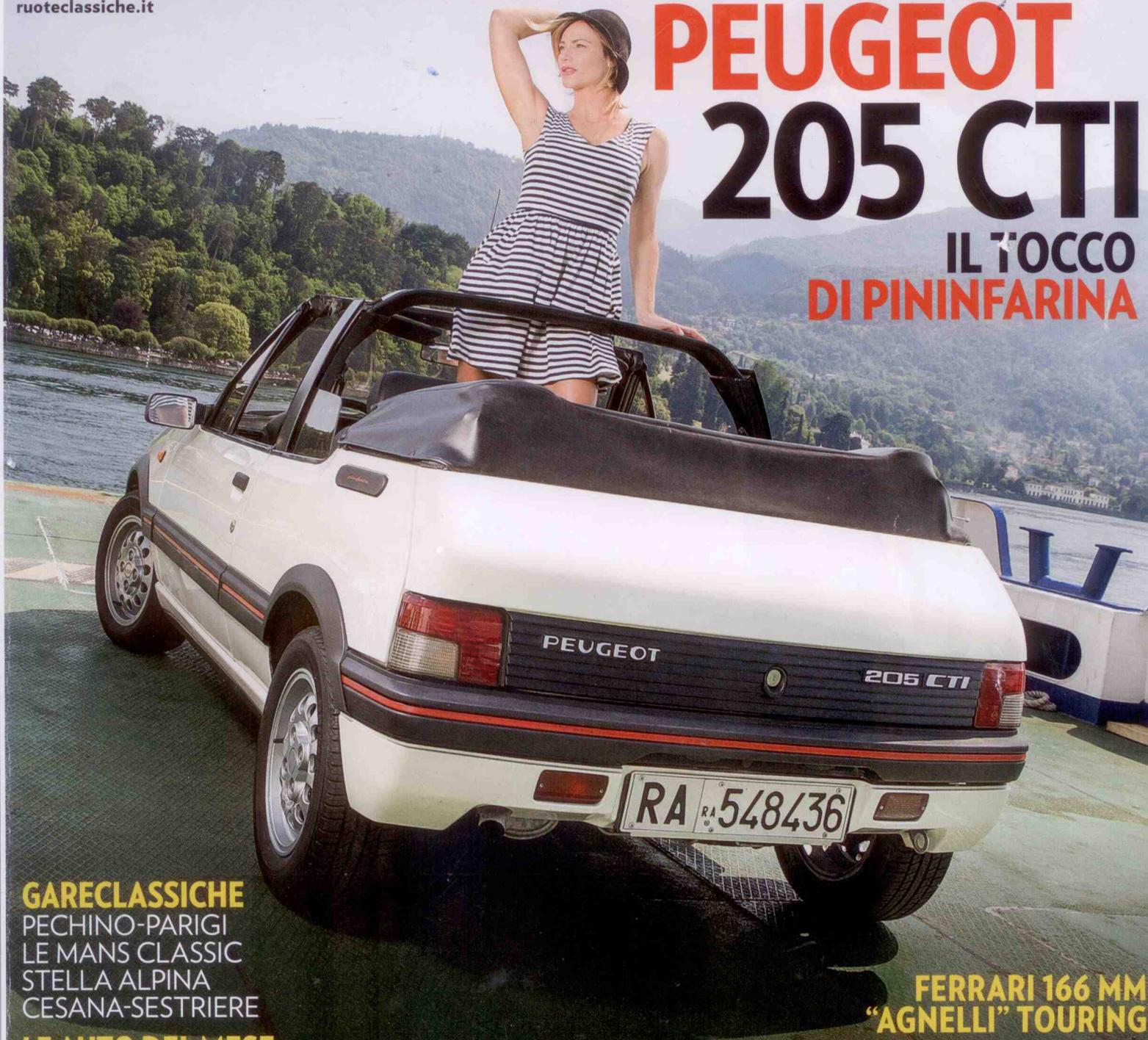


# RUOTECLASSICHE

BREXIT COSA CAMBIERÀ PER I COLLEZIONISTI • **TECNICA** IL CARBURATORE A DEPRESSIONE • **BUROCRAZIA** I CARRELLI TRAINO

ruoteclassiche.it

## PEUGEOT 205 CTI IL TOCCO DI PININFARINA



**GARE CLASSICHE**  
PECHINO-PARIGI  
LE MANS CLASSIC  
STELLA ALPINA  
CESANA-SESTRIERE

**LE AUTO DEL MESE**  
ALFA ROMEO 6C 1750 GS ZAGATO  
FIAT TOPOLINO DERIVATE CORSA  
VOLKSWAGEN TYP 2 CREME GLACÉE D'IETEREN

**FERRARI 166 MM**  
"AGNELLI" TOURING  
IN ABITO SCURO PER L'AVVOCATO



**FIAT 500 JOLLY GHIA**  
TUTTI PAZZI PER LE "SPIAGGINE"  
ABBIAMO GUIDATO UN ESEMPLARE  
IMMACOLATO IN VENETO  
E TROVATO UNA SORELLA "REGALE"



ISSN 1121-5321  
6 0332  
9 771121 532008

Poste Italiane SpA - Spedizione in Abbonamento Postale - DL 353/2003 (conv. in Legge 27/02/2004 n. 46) - Art. 1, Comma 1, DCB-Milano - Canton Ticino F.S.V. 16.000 - Svizzera F.S.V. 17.990 - Austria € 13,80 - Belgio € 11,80 - Francia € 11,80 - Germania € 15,00 - Portogallo € 10,50 - Spagna € 11,50

SECONDA DI CLASSE ALL'ARRIVO

# BRAVA GIULIA

Quattordicimila chilometri da un capo all'altro del mondo, da percorrere in 35 giorni. Al via si presentano in 123, con auto potentissime, pronte per affrontare l'inferno. Sette gli equipaggi italiani, due dei quali con i colori di Ruoteclassiche. Ecco com'è andata

Testo di **Roberto Chiodi** - foto di **Gerard Brown**

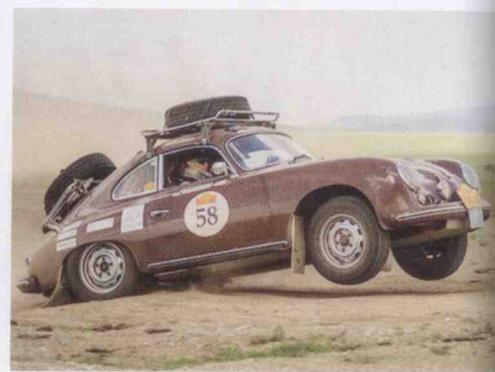


“L a fine di un viaggio è solo l'inizio di un altro”. Il prossimo però non sarà per noi una quarta partecipazione alla Pechino-Parigi. Rispetto alle edizioni precedenti è diventato un rally durissimo, per il fisico e soprattutto per le automobili, sottoposte a stress continui, rotture, incidenti. La gara ha preso una deriva di forsennata competitività, ci sono state prove speciali su sentieri sterrati che i migliori hanno corso a medie superiori ai 110 orari.

Nelle categoria anteguerra i primi in classifica hanno trasformato le loro macchine in hot rod, snaturando completamente l'impianto originario: hanno motori di potenza esagerata, basti dire che in autostrada queste macchine degli anni 30 marciava-

no tranquillamente, sotto la pioggia, a 130 all'ora. Sempre scoperte.

Si è andato perdendo lo spirito dell'avventura pionieristica per trasformarlo nella gara per automobili più dura che si possa oggi disputare sul pianeta. Sempre se vogliamo considerare parte del nostro pianeta (sotto il profilo puramente stradale) un Paese come la Mongolia... È qui che si è vissuta la parte più massacrante e, purtroppo, anche quella più affascinante. Un Paese straordinario, scorci di una bellezza che ti imbarazza e commuove. E tu che stai lì a massacrare la macchina, a dannarti sulle pietraie, i greti dei torrenti o la sabbia per “stare nei tempi”, rispettare una tabella di marcia che ti consente se tutto va bene di rimediare - a sera e alla meno peggio - alle inevitabili rotture. L'assistenza ufficiale si preoccupa solo dei guasti più gravi e, per quan-



## Piste infernali

La Porsche 356 A (1956) degli americani Connor-Kirkpatrick, in un passaggio molto spettacolare tra Ulaan Baator e Bulgan. In alto, le due Giulia della Scuderia del Portello, a contatto visivo, in prossimità del campo di Erenhot.



**↓ I NUMERI DELL'EDIZIONE 2016**

Partenza da Pechino:	<b>12 giugno</b>
Arrivo a Parigi:	<b>17 luglio</b>
Chilometri:	<b>13.700</b>
Paesi attraversati:	<b>11</b>
Equipaggi al via (di cui 7 italiani):	<b>123</b>
Giorni di riposo:	<b>4</b>
Tappa italiana (San Martino di Castrozza)	<b>14 luglio</b>



**Acqua e polvere**

A sinistra, in primo piano, la Porsche 356 C (1964) dei liberiani Habib-Samaha. Sotto, gli australiani Hickman-Gross, tra Ulaan Baator e Bulgan, in Mongolia.



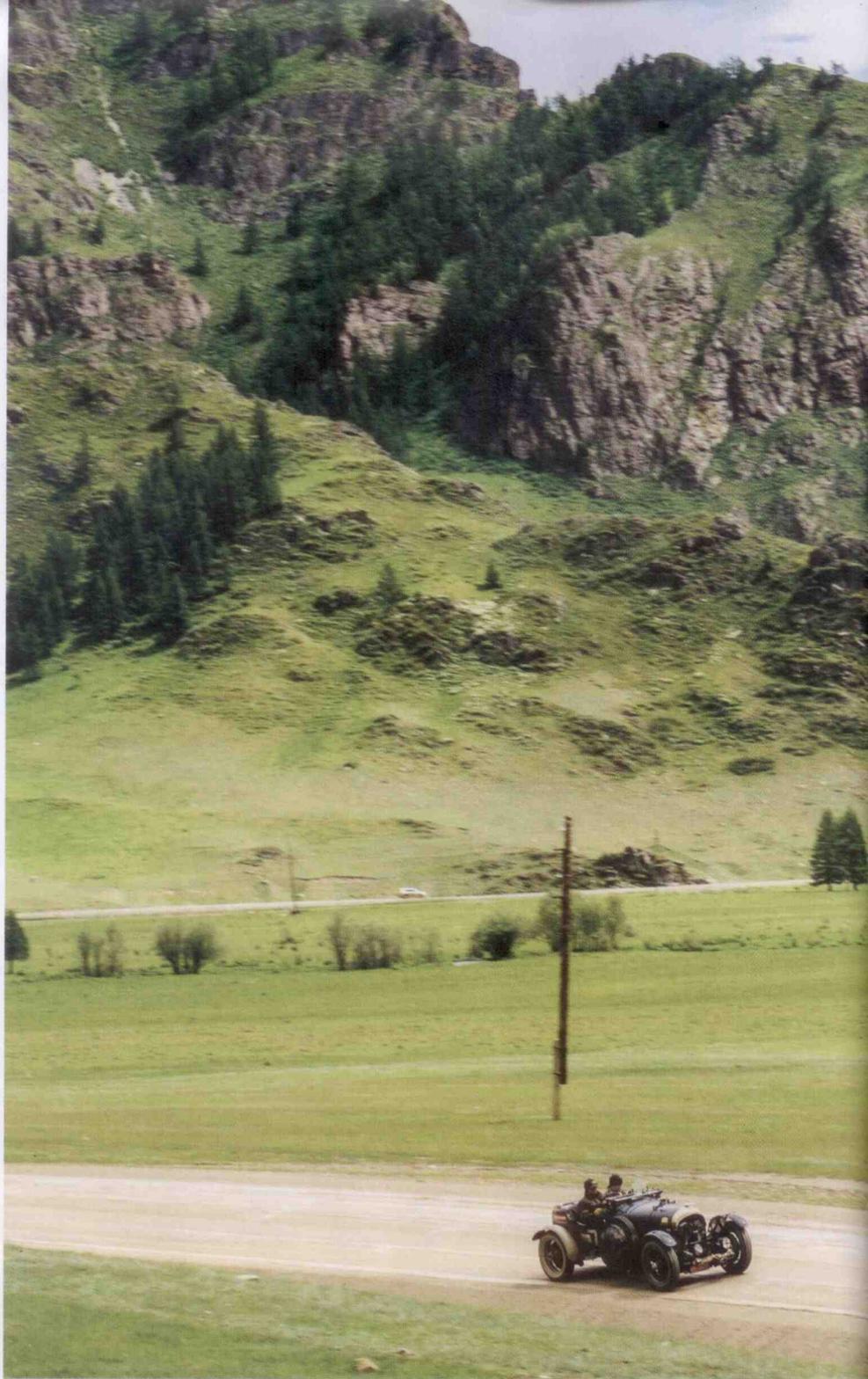
**Il primo campo base**

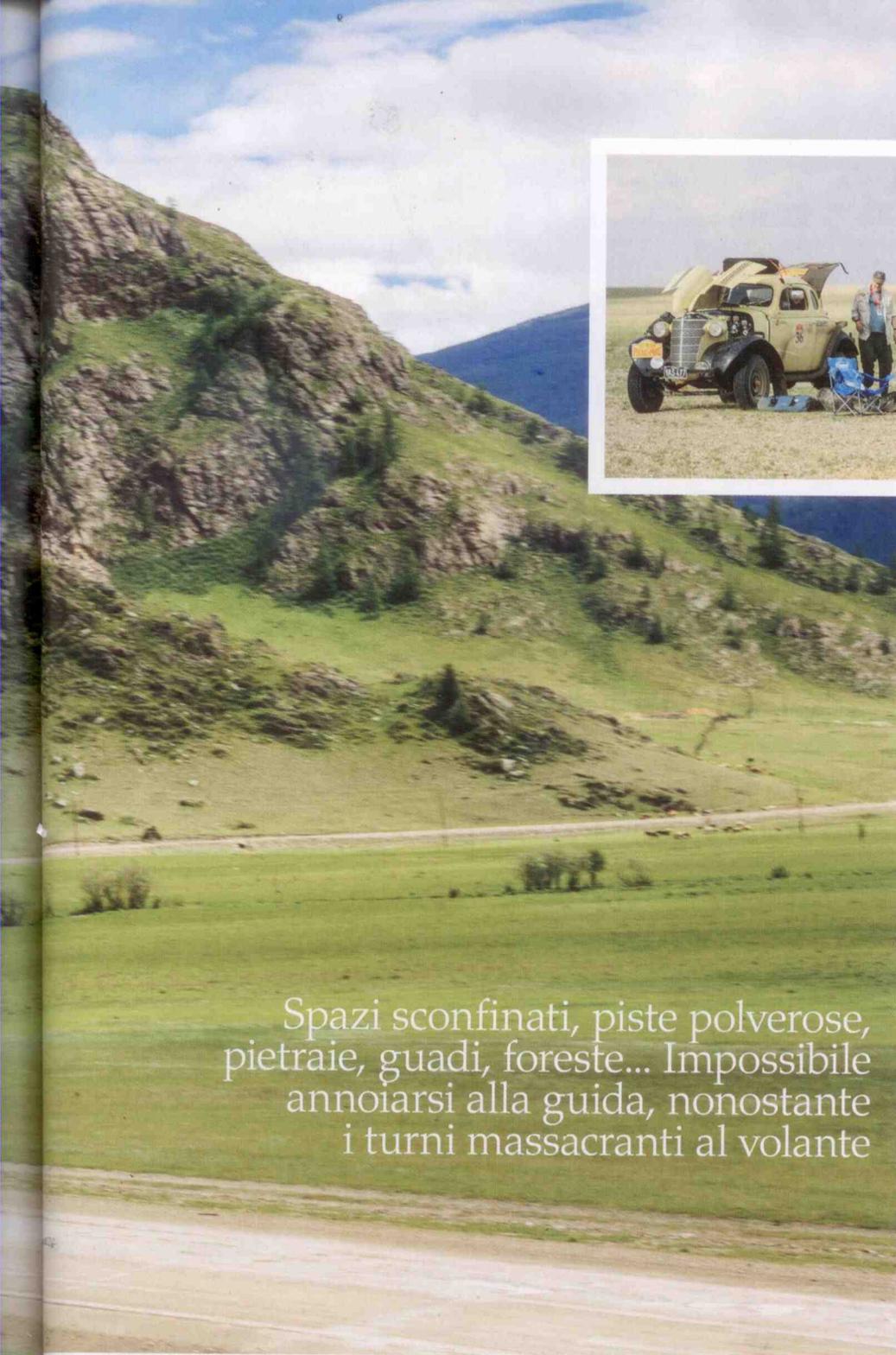
A destra, la Bentley (1928) dei tedeschi Rothenberger-Schmidt, tra Altaj e Aya (Repubblica Autonoma della Russia). In basso, da sinistra, una La France Tourer Speedster (1917) nel fango e il campo allestito per il primo giorno di riposo, a Ulaan Bataar, capitale della Mongolia.

→ to ci riguarda, c'è sempre stato qualcuno con guai maggiori dei nostri. Una sola volta siamo riusciti a farci fare una saldatura e abbiamo dovuto aspettare cinque ore.

L'esperienza e, in un certo senso, l'assoluta ignoranza in fatto di meccanica ci hanno consigliato prudenza e cautela. Piccoli errori di percorso o momentanea distrazione durante interminabili tappe nel nulla, li abbiamo puntualmente pagati con il distacco dei montanti degli ammortizzatori dalla carrozzeria, la perdita del tampone che ne regola la fine corsa e la rottura dei perni di fissaggio. Ci siamo insabbiati durante una prova speciale, ma siamo riusciti a concluderla in tempo e a conservare così il massimo traguardo per noi raggiungibile, la "medaglia d'oro": riconoscimento che premia chi rispetta tutti i controlli orari e disputa tutti i test entro il tempo massimo consentito. Facile a dirsi, ma basta un imprevisto che ti attarda, un inconveniente banale e sei fuori. Dei 57 equipaggi Classic solo 18 ci sono riusciti...

Poi ci sono le classifiche in base ai tempi ottenuti nelle Speciali: tot minuti, tot penalità. Quindi, tirare al massimo. Ma serve mestiere, giudizio e abilità. Chi esagera, la paga. Hanno vinto sicuramente i più bravi, piloti in gamba con macchine collaudatissime e potenti. La Datsun 240 Z nelle classiche, le Chrysler roadster nelle anteguerra. Infine, le classifiche di classe. Noi con





Spazi sconfinati, piste polverose,  
pietraie, guadi, foreste... Impossibile  
annoiarsi alla guida, nonostante  
i turni massacranti al volante



### Finalmente uno stop

Qui sopra, al campo base di Erenhot, nel deserto del Gobi. In basso, a sinistra, l'Alfa Romeo Giulia (1973) dei nostri protagonisti, i coniugi Chiodi-Degli Esposti. In basso, a destra, gli svizzeri Dubs-Huber, su Rockne Six (1932) a Ulaan Bataar.

la nostra Alfa Romeo Giulia della Scuderia del Portello (1290 cm<sup>3</sup>) ci siamo classificati secondi tra le vetture costruite fino al '66 e fino a 2000 di cilindrata. E, particolare che ci ha inorgoglito non poco, siamo risultati i primi fra i sette equipaggi italiani. Abbiamo battuto tutte le Porsche, solo due delle dieci Mercedes partecipanti sono finite davanti a noi, identico risultato con le dieci Volvo.

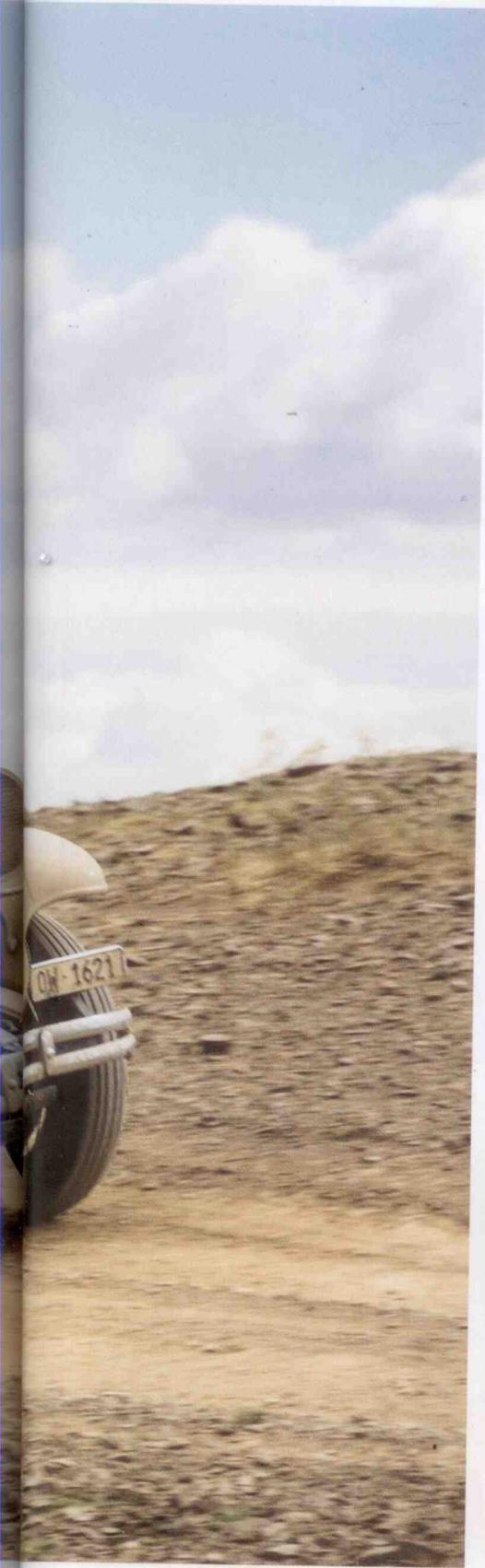
### LA MONGOLIA? IL NOSTRO INFERNO

Riannodare il filo dei ricordi, scrivendone a premiazione avvenuta, significa alterare la realtà che non è mai quella che si è vissuta, ma quella che si rammenta ("e come la si rammenta per raccontarla", aggiungeva uno che la sapeva lunga, Gabriel Garcia Marquez). Questo per dire che sofferenze patite e dispiaceri cominciano ad affievolirsi, lasciando più spazio alle emozioni positive che abbiamo vissuto. L'attraversamento della Mongolia è stato un inferno, auto sconquassate, rotture ripetute e inevitabili per tutti perché le prove speciali sono sta- ➔



La natura "muscolare" del raid non è solo nello spirito degli equipaggi, ma nella potenza esasperata dei motori...





### Tutto di corsa

Qui a fianco, Robillard-Katuscakova, su Chevrolet coupé, impegnati in un cambio gomme. Nella foto grande, gli svizzeri Dillier-Dillier su Chrysler 70 Roadster (1930). In basso, la Bentley 4,5 Litre Le Mans (1927) di Rollinger-Hangesch, tra Aya e Novosibirsk (Distretto Federale Siberiano).

→ te spesso letali per i telai, la meccanica e tutto quello che buche apocalittiche, vibrazioni, guadi e pietraie possono comportare per macchine di almeno quarant'anni di età. Però, solo a sentire pronunciarla, la parola "Mongolia", tutti noi andiamo in estasi. Il cielo a portata di mano, fiumi e torrenti di giovanile irruenza, la contemplazione del deserto, la sensazione che stai osservando la Terra il giorno dopo la creazione... Insomma, un feeling indimenticabile e sognante.

La gara praticamente si è decisa lì. Le Datsun sono state inizialmente sopravanzate dalla Giulia di Schön-Tonetti e a Ulan Bataar tutti erano sbalorditi da questo exploit. L'auto ha avuto poi noie elettriche e meccaniche che hanno indotto l'equipaggio a farla riparare a dovere per poterla ripresentare competitiva alla Coppa Europa, classifica che riguardava solo i risultati conseguiti dalla Polonia a Parigi. La vittoria è stata mancata per appena tre secondi ed è stata appannaggio di una potentissima Mercedes 450 SL. Gli undici giorni in Russia li ricorderemo soprattutto per le frenetiche riparazioni a Novosibirsk e a Kazan, durante le soste che ognuno sperava di dedicare al riposo o al turismo.

Ci ha sorpreso la Bielorussia, la sua terra ordinata, la gente cordiale. E le cicogne appena siamo entrati in Polonia. Ma si può dire che le sorprese maggiori del tragitto eu-

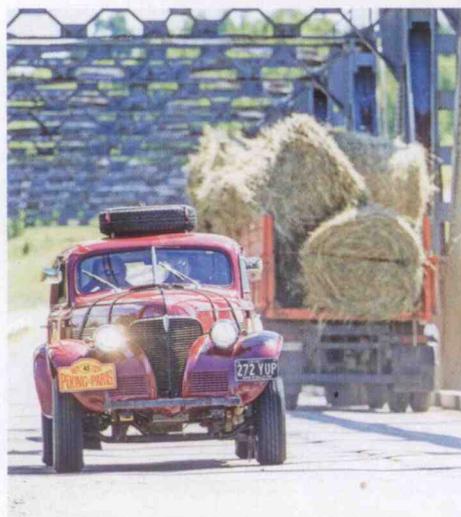
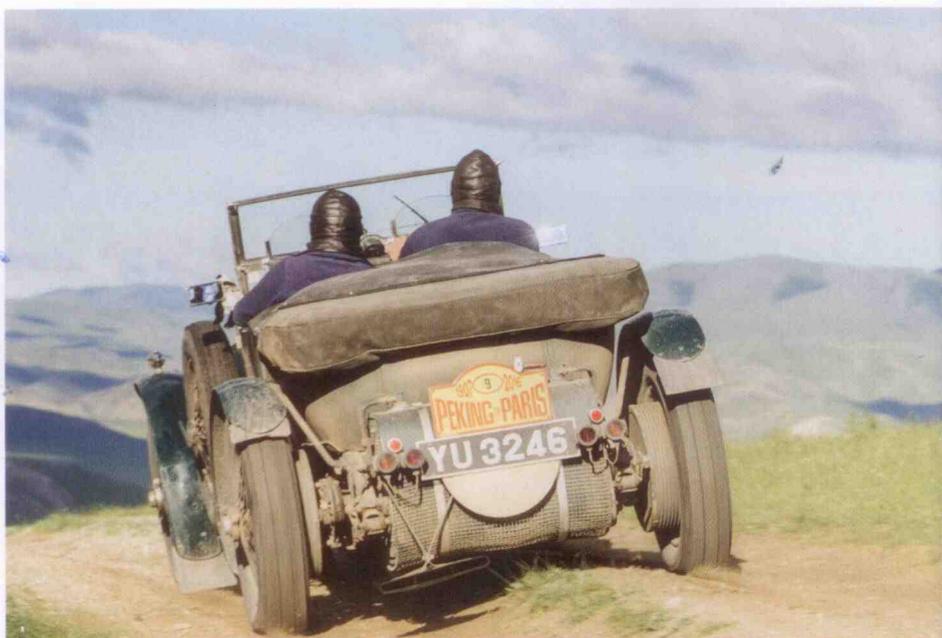
ropeo le abbiamo avute in Italia. A Moggio Udinese la carovana del rally è stata colpita da un nubifragio di violenza inusitata, un uragano di pioggia sferzante e grandine, con un vento che piegava gli alberi e faceva addirittura traballare le macchine ferme. Poi, l'arrivo a San Martino di Castrozza è stato particolarmente festoso, con la cittadina tutta predisposta per l'accoglienza. Sarà difficile anche dimenticare l'asprezza delle dieci Speciali lungo i più famosi passi dolomiti, prove che sono servite a limare le classifiche e a distruggere alcune auto che erano tenute su alla meno peggio. E - per gente che veniva da settimane di zuppe, cavoli e montone - ritrovarsi il giorno dopo a pranzo sul Lago di Molveno con un buffet prelibato, bollicine a volontà e la simpatia contagiosa della famiglia Bettega è stata un'occasione che ha indotto alcuni equipaggi francesi e australiani a trasmettere a noi (solo perché italiani) i complimenti per il fascino del luogo e l'ospitalità ricevuta.

Le ultime tappe le abbiamo vissute con il patema di non farcela. Prima abbiamo rischiato di compromettere la classifica sbagliando completamente una banale "provetta" che prevedeva in un autodromo da "guida sicura" alcuni passaggi obbligatori (siamo finiti al traguardo in senso contrario, cinque minuti di penalità); e dopo, stavamo per pregiudicare l'intera Pechi- →



**Né in cielo né in terra**

A destra, Rollinger-Hengesch, su Bentley 4,5 Litre Le Mans (1927). Sotto, la Morgan Plus 4 (1960) dei norvegesi Schage-Brathen, durante uno spettacolare guado sul Chjargas Lake. In basso, la Chevrolet coupé (1939) degli americani Peckham-Peckham a Nizhny Novgorod.



→ no-Parigi per non avere avvitato bene il tappo dell'olio, che è saltato via inondando il vano motore e dando la sensazione terrificante che fosse tutto scoppiato. Se è andata bene lo dobbiamo a una massiccia dose di fortuna senza la quale, in gare del genere, è consigliabile starsene a casa.

**ITALIANI TUTTI BRAVI**

E veniamo agli altri sei equipaggi italiani. Mattia Nocera e Giacomo Foglia con la loro Chrysler 75 Tourer sono stati semplicemente eroici, riuscendo a portare fino a Parigi una vettura che li ha martellati di sventure quotidiane. E sono pure finiti sul podio di categoria. Angelo Cavalli e Gianni Gentile hanno gareggiato con una BMW

518 che, nelle ultime tappe, faceva accorrere la brigata antiterrorismo perché lo scappamento aveva il rumore di un'esplosione da tre megatoni. Bravissimi anche loro a superare ogni tipo di rottura e inconvenienti. Per rimettere in riga le sospensioni sono arrivati persino a tagliare i molloni... In tema di guasti, nessuno può reggere il confronto con Francesco e Alessandro Guasti ("nomen omen", direbbe il saccente). Dopo un inizio scoppiettante che li vedeva quattordicesimi assoluti, a Ulaan Bataar hanno avuto bisogno di far venire dall'Italia un pezzo di ricambio. Sono riusciti ad averlo in 36 ore, con l'aiuto prezioso della nostra ambasciata a Pechino. Poi un guaio dopo l'altro, compresa un'uscita di strada che stava per com-



PAOLO MAZZETTI

↓ IL SEGRETO STA NEL COMPAGNO DI VIAGGIO

## COME PREPARARE UN'AUTO VINCENTE

**Pensate di preparare un'auto** per vincere la prossima Pechino-Parigi, giugno 2019? Abbandonate subito l'idea, non ci riuscireste mai al primo tentativo. Avete bisogno di provare dal vivo quali sono le difficoltà, gli imprevisti, le sofferenze. E allora, quali consigli volendo partecipare? Il primo, e più importante, è trovare il compagno giusto. Serve una persona con cui poter litigare ogni giorno e non portare rancore; dividere la stanza d'hotel, la tenda, i bagagli, i panini del pranzo in corsa. Qualcuno con cui non avere mai retropensieri, che sappia dire le cose in

faccia e stare ad ascoltarvi e stimarvi e perdonare. Insomma, una moglie. Poi viene l'auto. Fatela leggera il più possibile perché già solo le cose obbligatorie finiranno per appesantirla molto. Dovrà essere comoda e rinforzata negli attacchi del motore, delle sospensioni, del radiatore. Lasciatela il più originale possibile, ogni diavoleria in più sarà soggetta a rottura. Infine, siate scaltri e rivolgetevi alle aziende inglesi che preparano le auto per questi rally e i cui meccanici poi fanno parte dell'assistenza ufficiale. I loro clienti, in gara, diciamo pure, che non li abbandonano mai...



RITA DEGLI ESPOSTI

### Unica tappa nel Bel Paese

Nei dintorni di San Martino di Castrozza (TN) si è abbattuto un violentissimo nubifragio; quando il cielo si è calmato, gli equipaggi sono stati accolti dall'entusiasmo dei tanti curiosi convenuti in Trentino per l'unica tappa italiana del raid. Sotto, l'arrivo trionfale di Chiodi-Degli Esposti a Parigi, il 17 luglio.



RITA DEGLI ESPOSTI

promettere il bersaglio finale: portare comunque la Giulia in place Vendôme. Giancarlo Puddu e Lorenzo Castellini sono riusciti anche loro a centrare il bersaglio massimo ipotizzabile: la "medaglia d'oro". La loro Giulia si è classificata 19ª e 7ª di classe. Schön-Tonetti, risolti gli inconvenienti elettrici e meccanici che purtroppo ne hanno pregiudicato la gara, si sono visti sfuggire la Coppa Europa per pochi secondi.

Infine, l'ultima Giulia, quella di Marco Cajani e Alessandro Morteo. Il presidente della Scuderia del Portello Alfa Romeo ha conseguito in pieno gli obiettivi che si era dato: dimostrare che le due vetture del sodalizio sarebbero state in grado di concludere il rally più massacrante che si possa oggi disputare con un'auto storica. La scuderia ha piazzato una propria vettura nel Gotha della classifica finale, prima di tutte le altre italiane. Ed entrambe, nell'ultima fase, sono finite sul podio della categoria. Adesso fan bella mostra di sé sugli Champs Élysées! **R**