

PROTAGONISTI DI IERI E DI OGGI



Kofler col navigatore Gastaldi



Un'auto storica nella "cronometrata"



Ingresso al safety Park



La Ferrari, sempre "fascinoso"



Elettrica al cento per cento



In bella evidenza l'alimentazione "verde"



Controllo vetture al Safety



Un "bolide" in gara sul circuito di Vadena

# Mendola History la gara "ecologica" a Kofler e Viganò

A loro il successo di tappa del mondiale "alternativo" della Fia  
La prova di regolarità per le classi storiche a Salviato-Moglia

di **Alessandro Zucali**  
BOLZANO

Nell'era dell'informatica, della computerizzazione galoppante e totalizzante, la Scuderia Dolomiti si muove con coerenza.

La settima volta della "Mendola History" è giunta dove voleva, ben oltre i passi montani ed i quasi 400 chilometri di gara "regolare" percorsa, costellata da ben 58 prove cronometrate.

La cronaca racconta di vincitori, di podi, di coppe e di medaglie. Come dell'altoteatino Fuzzy Kofler, regolarista tra i primi del ranking mondiale e trionfatore in casa per la categoria total green, grazie anche al supporto del navigatore Luca Gastaldi.

A loro e all'equipaggio Viganò/Fovana va il successo mondiale di tappa per l'Alternative Energies Cup, la competizione "ecologica" fortemente voluta dalla F.I.A., la federazione italiana dell'automobile.

Nella prova valida invece per il titolo italiano della regolarità classica vittoria per Salviato/Moglia e Lorenzini/Comencini, rispettivamente per le classi storiche e moderne.

Eppure la natura prima ed il senso ultimo di questo evento internazionale non è da ricercarsi tra gli allori, non è da leggere nell'ordine d'arrivo e da interpretare attraverso i podi.

Lo spettacolo col marchio di origine controllata offerto da Scuderia Dolomiti ha sancito la fine delle ostilità tra i ieri e l'oggi, ha convertito la tristezza del ricordo in felice nostalgia e, finalmente, ha



toccato attraverso il tema del motore e della mobilità la coscienza sensibile e l'interesse profondo del pubblico.

«L'«Appiano Mendola» non ha perso nulla, ma solo guadagnato. I tornanti e le rocce della mitica cronoscala

hanno goduto della stessa esclusività di un tempo, negli anni sessanta e settanta data dal valore europeo della gara, oggi dal valore mondiale e dall'onore della stella silenziosa e preziosa del green, del futuro sceso in strada, qui e

ora. Se le quattro categorie in gara hanno aperto su un ventaglio temporale di quasi cent'anni di automobilismo, anche lo spazio di riferimento ha concorso all'espansione del gioco. La strada



## SCENARI FUTURI E NUOVA MOBILITÀ

### Minicar elettriche in città, fuori auto ad idrogeno

BOLZANO

Quando Lucio Dalla scrisse la canzone "Il motore del 2000" eravamo negli anni settanta, la coscienza ecologica era lontana anni luce dalle nostre menti. Eppure qualcuno, come lui, un'idea se l'era pur fatta e, oggi, pazzescamente coincide con ciò a cui assistiamo. «Il motore del 2000 sarà bello e lucente, sarà veloce e silenzioso...ed un odore che non inquinano...una bambina lo potrà respirare». Le note profetiche del cantautore bolognese tro-

vano in questo 2013 una concreta applicazione, nelle macchine che possiamo acquistare presso un concessionario, oggi. Lo scenario è qui, il sipario sul futuro è sollevato, ci siamo già. Ma questa nuova via è appena stata intrapresa, il cammino verso un sistema di completa e stabile attuazione dovrà farsi attendere. L'aspetto culturale conterà molto, ovvero il reale grado di disponibilità all'alternativo che la nostra società, noi, vorremo abbracciare. Poi sarà la volta delle amministrazioni che dovranno metter mano alle casse al fine di eliminare i parcheggi di superficie in favore dei sotterranei, di creare strade e ponti a 3 corsie e di mettere all'opera uomini e tecnologia per la ricerca sui nuovi propulsori e si-

### OGNI EDIZIONE DELLA MENDOLA-HISTORY RAPPRESENTA UN PASSO IN AVANTI VERSO QUESTA DIREZIONE. LA RICERCA NON SI FERMA

stemi adattivi relativi. Quest'ultimo aspetto rivestirà un ruolo fondamentale, dato che il mondo dell'elettrico e delle celle a combustione (idrogeno) è costituito da elementi molto più complessi di quelli del motore a scoppio tradizionale. Lo scenario possibile tra 15 anni potrebbe, verosimilmente, prevedere in città le micro car elettriche in proprietà degli enti pubblici (non dei privati) a noleggio col sistema car sharing, credit card a ricarica

"cugina" del Passo Palade che si è offerta in queste ultime edizioni, insieme con l'altopiano del Renon, ha contribuito all'estensione naturale dello spazio gara che partiva di diritto storico dalla Mendola, offrendo così una più ap-

prezzata e completa comprensione del nostro territorio e, non ultimo per importanza, il sigillo di garanzia F.I.A. per il riconoscimento mondiale della tappa, unica per l'Italia.

L'alto gradimento dell'edizione 2013, mai curioso a sfondo banale, è giunto dalla concezione che adesso una macchina che si ricarica come uno smartphone esiste, la possiamo comprare oggi e non per forza sempre "un domani", al costo inferiore ai 10 mila euro e poi, per esagerare un po', ci si può addirittura iscrivere ad una gara. Questo il futuro, questa la nuova mobilità.

Il contatto ravvicinato tra i due poli della storia dell'automobile, storiche anni trenta ed elettriche, è parso naturale, stimolante e privo di rivendicazioni, ma parte di una stessa storia perché, in fondo, sempre di macchine si tratta, sempre di piacere di guida si parla. E, come ogni anno, la Mendola History contribuisce in modo fondamentale a infondere questa "simpatia" verso il nuovo che avanza.

Il settore delle competizioni a ruote coperte e scoperte (la Formula ha già progetti interessanti che presto vedremo all'opera), ha già virato parte del suo show in favore dell'"alternativo", non solo per le gare di regolarità.

IL VECCHIO E IL NUOVO IN PASSERELLA



Il profilo di un'auto elettrica



La 112 Abarth, un mito degli anni Ottanta



Un passaggio poco sopra Appiano



Il trasferimento rigorosamente in colonna



Il simpatico "muso" di una total green



Il fascino di una Old Time



Un'altra elegante "vecchia signora"



Il frontale di una Mercedes anni Settanta

# Zermiani: «L'elettrico anche nella Formula Uno»

Il presidente della Scuderia Dolomiti: «Conosco Jean Todt, per questo lo dico»  
«Tempo cinque anni e il cambiamento avverrà, senza penalizzare l'agonismo»

di Alessandro Zucali  
BOLZANO

Dai box della Formula 1 alle gare di regolarità a sfondo "verde".

Ezio Zermiani, presidente di Scuderia Dolomiti e cronista storico della Rai, vive con Mendola History lo stesso entusiasmo professionale e personale dei tempi "della velocità".

Crede nel progetto green car e nell'innovazione alla mobilità come un discepolo guarda alla Verità.

Zermiani, come è andata questa edizione?

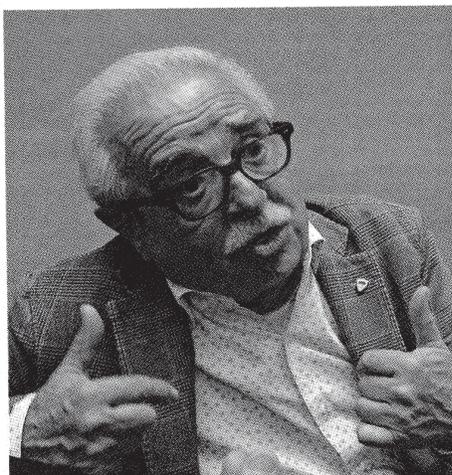
«Se esistesse un misuratore di stanchezza e se questo fosse direttamente proporzionale allo sforzo organizzativo...allora abbiamo offerto il 100%».

È il percepito dal pubblico?

«Probabilmente quello percepito non è maggiore del 70%, perché "accettare" simili innovazioni e sistemi così sbalorditivi rispetto al passato non è facile».

Dove è arrivata la manifestazione di quest'anno?

«Al punto di non ritorno. Le auto elettriche e ibride saranno sempre più protagoniste e



Ezio Zermiani, presidente della Scuderia Dolomiti

questo ce lo dicono i partecipanti, gli sponsor, il gradimento del pubblico».

Quindi gli obiettivi futuri saranno di altra natura?

«Certo, perché il concetto "verde" ormai viaggia senza le nostre spinte. Dobbiamo, in-

vece, mantenendo il tracciato della Mendola come base e anima, scoprire nuovi traccianti per far conoscere meglio una terra come la nostra, benedetta da Dio per rarità di splendore».

D'altronde la regolarità

agonistica è maggiormente questo aspetto...

«Senza altro, per questo puntiamo molto sui contesti, ma anche sulla distanza. Il regolista è un marciatore e quest'anno gli abbiamo offerto 384 chilometri di gara».

Dalla velocità pura della storica gara al dolce andamento regolare...

«Questa è una via indicata dal nostro tempo, non per questo meno stimolante».

A proposito delle auto elettriche in senso più ampio, come vede applicabile questo sistema con le competizioni ad alta velocità?

«Conosco troppo bene Jean Todt, presidente della F.I.A., per pensare che in 5 anni la Formula 1 stessa sarà elettrica».

Cinque anni? Siamo alle porte allora...

«Certamente, ma sarà così e poi iniziamo a comprendere che l'elettrico non ha nulla di cui vergognarsi rispetto al motore tradizionale, perché in fatto di emozioni, velocità ed adrenalina è efficacissimo, guidare un'auto elettrica non è certamente fare un passo indietro nemmeno sotto l'aspetto agonistico».

GRIPRODUZIONE RISERVATA

SUPERBIKE

In Portogallo una doppietta dell'Aprilia

PORTIMAO (PORTOGALLO)

L'Aprilia piazza una doppietta in gara 2 della gara portoghese, con Eugene Laverty in testa alla corsa sin dall'avvio e con Sylvain Guintoli che è risalito fino alla seconda piazza. Chiude sul podio anche Jonathan Rea con la Honda. Ma il momento più importante di gara 2 è già nel giro di allineamento quando Tom Sykes che doveva schierarsi in pole position è vittima di una caduta. Dopo un lungo tentativo di ritornare al box facendo partire a spinta la sua Kawasaki, il britannico riporta la moto in garage, i meccanici sostituiscono il cupolino danneggiato e soprattutto le mezza manette. Al via parte dalla pit lane dopo che l'ultimo concorrente è sfilato via. Ma per lui non c'è nulla da fare, è costretto a rientrare varie volte al box e deve accontentarsi della ricerca del giro più veloce. La battaglia per la vittoria è tra Laverty, Rea e Melandri. All'ottavo giro Guintoli passa la BMW del «Macio» e si porta in terza posizione. La moto bavarese mostra problemi di gomme e Melandri è passato anche dalla Kawasaki di Baz, per poi scivolare indietro. Al 18esimo giro Guintoli passa sulla linea del traguardo Rea e si porta alle spalle del compagno di team Laverty, al comando con 5" di vantaggio. L'Aprilia Racing festeggia una bella doppietta con il francese che consolida la sua leadership iridata.

CLASSIFICHE MENDOLA HISTORY

AUTO ELETTRICHE		AUTO STORICHE		AUTO MODERNE		AUTO IBRIDE									
1	KOELER FUZZY / WALTER / GASTALDI LUCA AUTOTEST MOTORSPORT	THINK CITY	733,00	9	RIVARA FEDERICO / PIZZI ALESSANDRO CLASSIC TEAM EBERHARD	PORSCHE 356 SC	478,00	23	MAYR HANNO / SCHORN STEFAN	LANCIA FULVIA COUPE 1.3 S	1.338,00	1	VIGANO' ROBERTO / FOVANA ANDREA PRO MOTOR SPORT TARANTO	ALFA ROMEO MITO GPL	694,00
2	PEJAK ANDREJ / MLYNARCZYK FREDERIC METRON	DACIA	6.541,00	10	ZANOTTI ISAIA / VICINI SAMANTHA REGOLARISTI SAMMARINESI	VW PORSCHE 914	486,00	24	BATTISTINI PAOLO / BATTISTINI MICHELE	INNOCENTI MINI COOPER EXPORT	2.408,00	2	LIVERANI MASSIMO / STRADA VALERIA ECOMOTORI RACING TEAM	FIAT ABARTH 500	739,00
3	MORLAIX JAMES / CHOL SEBASTIEN	TESLA ROADSTER	7.371,00	11	BESTETTI ORNELLA / COLOMBO CRISTINA SCUDERIA BERGAMO CORSE	LANCIA FULVIA RALLY 1.3 HF	524,00	25	ERNER THOMAS NOSTALGIC CAR TEAM	MERCEDES BENZ 250 SL	6.532,00	3	GUERRINI GUIDO / DI VONNI FRANCESCA IMEGA	ALFA ROMEO MITO	979,00
4	ECHAVE JESUS / DELGADO JUANAN MWCE	MITSUBISHI i-Miev	14.622,00	12	SCAPOLO ALBERTO / SCAPOLO GIUSEPPE SCUD. PADOVA AUTOSTORICHE	PORSCHE 356 SC	540,00	4	DURANO RAYMOND / CHRISTIAN FINE	OPEL AMPERA	8.461,00				
1	SALVIATO EZIO MARTINO / MOGLIA MARIA CATERINA AUTOBIANCHI	AL12 ABARTH	163,00	13	RONCOLATO CHRISTIAN / BUTZNER ERWIN NOSTALGIC	LANCIA APRILIA BARCHETTA	556,00	5	ZDovic GREGOR / PREM K NINA PRINS	TOYOTA PRIUS LPG	9.796,00				
2	VESCO ANDREA / GUERINI ANDREA F.M. FRANCIACORTA MOTORI	FIAT 508S BALILLA SPORT	179,00	14	CORNELIANI CORRADO / MURRI SANDRA CLASSIC TEAM EBERHARD	PORSCHE 356 A T2 CABRIO	557,00								
3	PONTANA ARMANDO / SCARABELLI GIOVANNI	AUTOBIANCHI A 112 ABARTH 58 HP	179,00	15	BIGNETTI BIGNETTI FEDERICA / CIATTI LUISA FRANCIACORTA MOTORI	A.ROMEO GIULIETTA SPIDER VELOCE	576,00								
4	BARCELLA GUIDO / GHIROTTI OMBRETTA	CLASSIC TEAM EBERHARD	211,00	16	RALLABIO CARLO SC. TRENTINA STORICA	ALFA ROMEO 1300 SPIDER JUNIOR	600,00								
5	COLOMBO FABIO / MATTIOLI ELSO SCUDERIA BERGAMO CORSE	LANCIA FULVIA SPORT 1.3S	302,00	17	TOSI ENNIO / BALLINI ROBERTO BRESCIA CORSE	PORSCHE 356 C	636,00								
6	SALVETTI PAOLO / SALVETTI ALBERTO HEE VR	LANCIA FULVIA HF	333,00	18	SALA EZIO / PASINI MAURO EMMEBI 70 CLASSIC	FIAT 1100-103TV	670,00								
7	LUI LUCIANO / VICCHI ENRICA CLASSIC TEAM EBERHARD	FIAT 1100/103	358,00	19	FARINA GIULIANO / BINI AUGUSTA CLASSIC TEAM EBERHARD	MERCEDES BENZ 280 SL	947,00								
8	GANDINO MARCO / SCARCELLA DANILLO CLASSIC TEAM EBERHARD	TRIUMPH TR 3 A	467,00	20	SABATINI ROBERTO / SABATINI FRANCESCO SCUDERIA TRENTINA STORICA	LANCIA FULVIA COUPE'	1.018,00								
				21	KAMBALDINI CLAUDIO / FACCHETTI LUCIA EMMEBI 70 CLASSIC	AUSTIN HEALEY 100/6	1.087,00								
				22	GIANNOTI DOMENICO / ZANOTTI ANTONELLA EMMEBI 70	PORSCHE 356 AT 1	1.227,00								