

Firenze 10 Ottobre 2014
Giornalino 160

Dear friends and drivers,

quando da piccolo, primi anni '60, viaggiavo in auto con i miei genitori, mio padre per rimproverare me e mia sorella del fatto che eravamo disinteressati ai luoghi attraversati e passavamo il tempo leggendo Topolino o magari bisticciando, ci diceva che viaggiavamo come “bauli”.

Questo suo divertente rimprovero mi torna in mente ogni volta che per affrontare un viaggio più lungo di 500 km salgo su un aereo: qualche ora di volo, due per Parigi o Londra, dieci per New York, chiuso in una scatola ovattata, e scendo in un altro mondo. Cento anni fa per completare gli stessi percorsi occorrevano molti giorni, se non mesi, di avventura. Oppure quando per raggiungere in auto mete più vicine imbocco l'autostrada: superato il casello giù manetta e in tre quarti d'ora sono a Bologna, a Viareggio, ad Arezzo. Sempre cento anni fa per superare l'appennino in carrozza occorrevano almeno due giorni, con quattro cambi di cavalli e un pernottamento all'osteria di Pietramala.

Insomma non viaggiamo più, ci spostiamo. Ciò che sta nel mezzo fra il luogo di partenza e quello di arrivo, non lo vediamo e per questo neppure ci interessa: siamo tutti diventati dei “bauli”. Ma il sapore del viaggio su strada sicuramente ci manca.

In Francia ed anche in Germania esistono strade diventate da sole una attrazione turistica, nel senso che vengono raggiunte per il puro piacere di percorrerle. Fra le più note la Corniche in Costa Azzurra o la strada del Medoc che attraverso le vigne dei più rinomati “chateaux” porta da Bordeaux alla foce della Gironda; o ancora la strada che segue la Loira fino all'oceano toccando i famosi castelli. In Germania mi viene in mente la “Romantiche strasse” in Baviera, tra Fussen e Augsburg, con gli incredibili castelli costruiti dal Principe Ludwig.

I francesi, geniali nella promozione turistica, hanno valorizzato al massimo questo tipo di turismo: ovunque trovi indicazioni per recarsi verso percorsi che talvolta non sono così esaltanti e dove non sempre troviamo un adeguato ristoro.

In Italia a questo non siamo ancora giunti. Le nostre strade secondarie sono conosciute più dagli stranieri in bicicletta, che d'estate ci invadono, che da noi. La nostra via Chiantigiana, o la via Volterrana o la Lauretana, per fare degli esempi, non hanno eguali, ma noi le frequentiamo di rado. Lo stesso Circuito del Mugello ha conquistato gli amici stranieri con il colpo d'occhio fantastico che si gode scendendo dal Giogo o dalla Futa o soffermandoci ad ammirare il panorama da la Traversa. Forse per questo quando la Scuderia talvolta organizza gite sociali in luoghi ameni della Toscana la risposta è immediata.

Percorrere 150 – 200 km, su strade provinciali, poco battute se non da ciclisti olandesi o tedeschi, toccare i paesi più belli che le autostrade – per fortuna –

neppure sfiorano, raggiungere qualche località dove forse una volta, chissà quando, siamo stati, o che abbiamo solo sentito nominare, e fermarsi infine a pranzo – perché i salmi della Scuderia finiscono sempre in gloria – in una trattoria profumata di buona cucina, è effettivamente un modo di viaggiare al quale non siamo più abituati, ma che apprezziamo molto.

E tutto questo non a bordo di una asettica vettura super elettronica, ma al volante delle nostre vecchie auto, faticose da guidare, ma progettate proprio per questo genere di spostamenti ed a loro agio più sulle curve della Cassia che sui rettilinei dell'Autostrada del Sole.

Nelle nostre passeggiate domenicali, abbiamo visitato il Chianti percorrendolo in lungo e in largo su strade ogni volta nuove; oppure luoghi consacrati come Sant'Appiano, l'eremo della Verna, o l'abbazia di Sant'Antimo vicina a Montalcino, o l'abbazia di San Galgano. Recentemente siamo stati a Bolgheri ed a Marina di Castagneto passando per Volterra; e un piccolo gruppo di noi ad Asciano, fra le “crete” senesi, invitati personalmente da un carissimo amico che ha casa in una terra che sembra di un altro secolo, mille miglia lontana dal caos al quale siamo abituati.

Non voglio annoiare oltre: sono sempre più convinto che il piacere di guidare l'auto storica non lo riceviamo soltanto da un percorso di gara da concludere nel minor tempo possibile, ma anche da una bella strada panoramica che ci conduca alla meta, magari lentamente come avveniva nei viaggi di cinquant'anni fa. Per cui, meteo ed impegni sportivi permettendo, quando possibile, continueremo a fare i “domenicali” fuori porta.

VELOCITA'

30 – 31 Agosto Limabetone storica CIM TIM COM

			classe	assoluta
Gruppo 1				
Prugger Georg	Alta sport	D – BC 2000	1/1	13/21
Gruppo 2				
Seri Enrico	Alpine 1300	G2 GTS 1300	1/1	14/47
Ritirato: Roberto Cecchi Abarth				
Gruppo 3				
Banchetti Giancarlo	BMW Turbo	H2 sil. + 2000	1/ 2	4/28
Monoposto				
Buffoni Marco	Abarth SE 033	MP IR M2000	1/1	3/4

27 – 28 Settembre Coppa del Chianti Classico CIM TIM COM Camp. Europ.

Sembrano lontani i tempi nei quali nel paddock delle principali salite di Campionato, incontravi 20 o anche 25 dei nostri piloti con altrettante vetture. Il problema principale era quello di stabilire chi avesse diritto di parcheggiare la propria auto sotto le tende che già occupavano una porzione smisurata dei piazzali, ma che non

erano mai sufficienti ad accogliere tutti. C'è la crisi e c'è probabilmente anche la stanchezza di ripetere anno dopo anno, da ormai venti e più anni, le medesime corse ed i medesimi percorsi. Ma anche se in tre soltanto, a Castellina, i Nostri si sono fatti valere e vedere: Georg Prugger uno dei rari piloti che onorano lo sport portando in gara vetture ante guerra guidate con maestria tale da ottenere prestazioni sorprendenti, è sceso in Chianti dall'Alto Adige con una inglese Alta 2000 sport del 1936, l'auto più anziana alla partenza. In una ipotetica classifica assoluta di tutti i gruppi, avrebbe ottenuto la 138 posizione su 170 partenti. Francesco Gragnoli con la Porsche 928, granturismo potente anche se grossa e pesante, nella stessa ipotetica classifica sarebbe 47° sempre su 170. Ma il più veloce della Scuderia, e non solo della Scuderia dato che ha vinto il proprio gruppo, è stato Marco Buffoni con l'Abarth SE033 formula Abarth, salito come un fulmine al punto di piazzarsi fra le sport più potenti 12 assoluto su 170. Complimenti a tutti ed anche alla assistenza formata da Moreno e da Riccardo.

Gruppo 1

Prugger Georg	Alta sport	D BC 2000	1/1	30/38
---------------	------------	-----------	-----	-------

Gruppo 3

Gragnoli Francesco	Porsche 928	GTS + 2500	3/3	11/40
--------------------	-------------	------------	-----	-------

Formula

Buffoni Marco	Abarth SE 033	Formula	1/6	1/6
---------------	---------------	---------	-----	-----

VARIE

Si invitano ancora i piloti che non fossero in regola con il versamento della quota associativa 2014 di provvedere immediatamente.

A presto