

## Euromontagna: i perché del rilancio Corsa al risparmio

NELL'EUROMONTAGNA si sta registrando un nuovo incremento del numero degli iscritti. I motivi che sanciscono questo ritrovato successo sono facilmente individuabili: innanzitutto i costi sicuramente più abbordabili di qualsiasi altra categoria. Mauro Nasti, cinque volte campione europeo, riesce a correre una stagione vincente con un budget di circa 50 milioni. Le prove limitate al sabato e due manche cronometrate alla domenica permettono di contenere le spese all'osso. Il toscano, per esempio, riesce a fare un intero campionato con l'Osella Bmw dovendo fare una sola revisione del motore. E se a tutto questo aggiungiamo che serve un treno di gomme per effettuare un paio di gare (anche se non mancano quelli che ne usano due ad appuntamento) appare evidente quanto convenga questa serie al portafoglio. Oltre a Nasti si impegnano nell'Euromontagna un manipolo di piloti tricolori che hanno buone possibilità di ben figurare. Ci riferiamo a Roberto Curatolo, reggiano, che gareggia con una Osella ex Nasti e Claudio Colella che, con la Lola 994, è indicato come uno dei possibili successori al campionesimo, per quanto debba ancora dimostrare tutto il suo valore. In gruppo N figurano anche «Gordon», campione italiano in carica, e Botti, entrambi in gara con la Fiat Ritmo 130 TC. In gruppo 6 Nasti dovrà vedersela con la Lola di Magnan e le Osella di Xiberras e Stenger. Nelle vetture di produzione, invece, si parla franco-tedesco. I favori sono per Goering (M 1) campione di categoria, l'italo-francese Rossi (Bmw 635 Csi) e Jeanneret (Audi Quattro). Il campionato è suddiviso in due divisioni: nella prima corrono i gruppi A, B, N nella seconda i gruppi 6, C1, C2 e prototipi. I punteggi vengono attribuiti come nelle gare Endurance (20 al primo, 15 al secondo, 12 al terzo, 10 al quarto, 8 al quinto, 6 al sesto 4 al settimo per poi decrescere fino al decimo). Le classifiche sono separate. [1]

## Montagna sacra

segue

che si tratta di due modi totalmente diversi di intendere le corse. Invece le affinità esistono, eccome. Per rendersene conto è sufficiente andare a vedere una corsa in salita: il connubio che in teoria sembra addirittura improponibile, in realtà trova la sua applicazione pratica nelle cronoscalate. Guardare per credere. In fondo il pilota delle salite ha ereditato dal rallyista la capacità di improvvisare alla guida, l'adattabilità alle rapide mutazioni del percorso, mai ripetitivo ma sempre diverso curva dopo curva, mentre dal velocista ha preso la «febbre della velocità», la voglia di correre al limite (alla media, tanto per intenderci, a cavallo dei 160 kmh) fra burroni e precipizi sempre in agguato. Ma c'è un aspetto che caratterizza questo tipo di gare molto affascinante: non esiste il confronto diretto. L'unico raffronto è dato dall'incedere inesorabile delle lancette dei cronometri che alla fine stabiliscono la differenza fra una prestazione eccellente e un'altra. Se nei rally il pilota è guidato passo per passo, curva dopo curva, dalle note dettate dal navigatore che lo conduce come un cieco nella nebbia, il «cronoman» delle salite deve lottare solo ed esclusivamente con se stesso. In pochi minuti, una



Mauro Nasti (in alto) cinque volte campione europeo al volante dell'Osella PA 8 con cui ha vinto all'Ampus. A sinistra la M 1 di Goering, grande favorito nella categoria produzione e campione in carica. Sopra, l'italiano Botti secondo al debutto nell'Europeo con la Ritmo 130 di gruppo N.

decina al massimo nelle gare più lunghe, il pilota si gioca il lavoro di intere settimane in officina. È imperativo, quindi, non sbagliare. L'errore, per quanto banale possa essere, può costare alla fine una vittoria. Non ci sono, infatti, i margini di recupero che si possono avere in pista quando si è impegnati nella bagarre del gruppetto dove si può sempre sperare di rientrare nella mischia con qualche staccata più al limite. E non è concessa nemmeno la tattica di attesa attuabile nei rally, dove è molto importante conservare intatta la macchina, per aspirare a un buon piazzamento, confidando magari nei ritiri di chi ha osato qualcosa di più. Ci si trova

soli, invece, a confronto diretto con la montagna, a lottare contro la forza di gravità, contro una natura che nasconde pericolose insidie dietro a ogni dosso o tornante. Non c'è solo la lotta con il tempo, ma anche la voglia di arrivare lassù sulla cima della montagna «sacra». Una voglia ancestrale insita nell'uomo, la necessità di dimostrare la sua superiorità sul mondo, sempre.

«NON è facile andare forte in salita — ammette Mauro Nasti, autentico re della montagna, vincitore di cinque campionati delle Euro salite — in un tempo molto ristretto bisogna spendere veramente tutto sia di se stessi che della macchina, cercando di ricordare il percorso che scorre via veloce come un film proiettato troppo rapidamente, senza attimi di respiro». Questa sfida, inserita molto spesso in uno scenario naturale molto suggestivo, attrae sempre un pubblico molto numeroso e appassionato. «Nelle prove dell'Euromontagna — prosegue Nasti — la cornice di pubblico varia dalle 60 mila alle 120 mila presenze. In nessun'altra categoria dell'automobilismo cosiddetto minore si registra una partecipazione così massiccia di spettatori a dimostrazione dell'interesse che questa serie vanta fra la gente». Eppure questo campionato negli ultimi anni ha vissuto una grave crisi di

segue