

Montagna sacra

segue

identità. Lo stesso Nesti, grande innamorato della specialità, ha preferito lasciare perdere un paio di anni prima di essere nuovamente contagiato da un sentimentalismo non facilmente cancellabile: «Le vittorie assolute non contavano niente — ammette il toscano — macchine che in graduatoria generale risultavano molto attardate vincevano poi il campionato in virtù di una classificazione dei punteggi molto discutibile. Per fortuna il problema è stato superato e non a caso l'Euromontagna sta riprendendo vigore». Questa considerazione può sembrare stonata dopo una sola prova disputata quest'anno, la tradizionale scalata dell'Ampus, in Francia. Ma non è così visto che bisogna riconoscere a

tro Sport curata ufficialmente dall'Audi Swisse e poi abbondano le Alfetta, le Fiat Ritmo. Lo spettacolo e la bagarre, seppure a distanza, è assicurato». Ma le regine rimangono, comunque, le sport: «Sono le vetture che hanno segnato la storia delle cronoscalate — sostiene Nesti — ed è giusto, quindi, che l'interesse maggiore sia concentrato su queste macchine». A farla da padrone sono sempre le Osella e le Lola, anche se all'Ampus le biposto hanno dovuto cedere il passo alle Formula 2 nella classifica assoluta: «In Francia sono ammesse al via anche le monoposto — dice Nesti — che non concorrono per il campionato. Ma il vero protagonista non è la macchina ma il pilota che in questa categoria è ancora predominante». L'aspetto umano è ancora determinante e non solo nell'abitacolo. La maggior parte dei piloti arriva



Herbert Stenger (a lato) con l'Osella PA 9 impegnato all'Ampus. È considerato, non a torto, uno dei grandi rivali di Mauro Nesti, indiscusso re della montagna

Nesti un incommensurabile bagaglio di esperienza. «Anche se non ancora ufficialmente — dice il pilota dell'Osella — si sta registrando un nuovo interesse delle Case. Il parco macchine dell'Europeo quest'anno è veramente imponente specie nei gruppi A B e N. Si trovano bellissime Bmw M 1, 635, 323 i seguite direttamente da pool di concessionari, c'è l'Audi Quat-

tro sul posto di gara solo alla vigilia delle prove, con il «gioiello» caricato sul carrello a traino della macchina con cui normalmente vanno al lavoro. È il caso, per esempio, dello svizzero Rolf Koppel, un macchinista delle ferrovie elvetiche, che si tira dietro alla vetusta Simca 1307, la Sauber da gara. Ma se la maggior parte dei piloti dell'Euromontagna dorme in tenda, i budget a disposizione sono sempre ridotti all'osso e destinati comunque alla migliore preparazione della macchina, c'è anche chi conferma la regola con delle eccezioni. È il caso di Herbert Stenger che può disporre di un lussuosissimo van capace di far invidia a quelli che si vedono nei paddock dei Gp. «All'Ampus confida Nesti ho vinto con un'Osella PA 8 dell'82 aggiornata in fretta e furia dopo che è andato a monte il programma Can-AM. È questa la prova più evidente che con le doti di guida si può ancora sopperire alle carenze della macchina». Non dimentichiamoci, comunque, che Nesti è il re indiscusso, nonostante l'età, e che non ha ancora trovato rivali degni di toglierlo dal piedistallo. (f. n.)

Il calendario dell'Euromontagna

12 maggio	Rampa da Falperra, Lisbona (Portogallo)
19 maggio	Montseny, Barcellona (Spagna)
9 giugno	Rechberg, Niklsdorf (Austria)
16 giugno	Ecce Homo, Sternbeck (Cecoslovacchia)
30 giugno	XX Coppa Carotti, Rieti (Italia)
21 luglio	Ascoli Piceno, (Italia)
11 agosto	Mont Dore, La Mont Dore (Francia)
18 agosto	S. Ursanne-Les Rangiers, Delemont (Svizzera)
1 settembre	Turkheim-Treis Epis, Strasburgo (Francia)
15 settembre	Cetaliù-Gibilmanna, Cetaliù (Italia)
6 ottobre	Oberjoch, Oberstaufen (Germania)

AUTO SPRINT

DOPO OGNI GRAN PREMIO VI PROPONE UN INSERTO CENTRALE DA STACCARE E CONSERVARE

ECCO LA TERZA DISPENS

A FINE CAMPIONATO AVRETE UN SUPERVOLUME DA RILEGARE DI 272 PAGINE TUTTE A COLORI CON LA STORIA DELLA STAGIONE '85

CHI VORRA POTRA RICEVERE SECONDO LE MODALITÀ CHE VERRANNO RESE NOTE UNA COPERTINA DAVVERO EXTRA