



L'ABBRACCIO DEL PUBBLICO
In mattinata e durante le pause tra le manche, il numeroso pubblico si è riversato in Piazza della Cittadella, che funge da paddock, per ammirare da vicino i gioielli a quattro e due ruote presenti. In alto, nel tondo: la MG K3 del 1933 di Duchet.

Ripartenza a tutto gas!

Bergamo ritrova la sua manifestazione con grande entusiasmo. La 15° rievocazione del “Circuito delle Mura” ha visto la partecipazione di molte belle auto e noi abbiamo partecipato con due gioielli firmati Alfa Romeo e BMW

DI EUGENIO MOSCA – FOTO DI MASSIMO CAMPI

Le migliaia di persone che abbiamo visto, da un osservatorio privilegiato (l'abitacolo delle due vetture che illustriamo a parte), assiepite lungo i quasi 3 km del “Circuito delle Mura” e nel paddock di Piazza della Cittadella e Colleaperto, hanno decretato il successo della 15° edizione del Bergamo Historic Gran Prix, che ha riaperto i motori dopo due anni di stop “obbligato”. Così come gli schieramenti dei partecipanti, molti dei quali provenienti dall'estero: ben 70 vetture, suddivise nelle categorie Anteguerra/monoposto e GTS, e 60 moto. A conferma che dopo lo stop forzato globale causa pandemia, c'è grande voglia di tornare a godersi i propri gioielli a motore, ma soprattutto a condividere questo piacere insieme a tanti altri appassionati.

A misura di appassionato

E in questo senso la manifestazione bergamasca, che in un contesto affascinante propone il suo mix fatto di mezzi prestigiosi ma sempre mantenendo il clima familiare, si conferma ideale. Come sintetizza bene l'ospite d'onore di questa edizione: l'ex pilota di Formula 1 Bruno Giacomelli, che non si è risparmiato al volante di una Alfa Romeo GT 1300 da competizione. “Non è la prima volta che vengo al Bergamo Historic Gran Prix e qui ci torno sempre volentieri - ha confermato il campione bresciano -, perché è un evento senza tanti fronzoli ma ben organizzato, dove si respira passione, con tante auto e moto molto belle e una grande cornice di pubblico. Perciò con Simone Tacconi, l'organizzatore, siamo sulla stessa lunghezza d'onda. Poi mi ha pure messo a disposizione una macchina divertentissima. Sono davvero soddisfatto. Mi piacciono le manifestazioni di questo tipo, dove non c'è da correre, si è rilassati e ci si gode la giornata”. Infatti va dato atto all'organizzatore Simone Tacconi e al suo manipolo di fedelissimi, guidati per la logistica da Luca Lozza, di aver creato un evento davvero coinvolgente e dall'anima genuina.



ORA COME ALLORA
 A lato: la bellissima Alfa Romeo Ala Spessa del 1939 di Scarpellini. Sotto, da sinistra, la MG Monaco del 1936 di Hahn; la Bugatti Type 35 A del 1929, condotta da Renaldini, e la Maserati 26 B del 1928 di Hofer, con vista dell'affascinante abitacolo, sono due tra i modelli che parteciparono al Gran Premio "originale" del 1935. Sono arrivate dalla Svizzera.



Anteguerra e monoposto

Una ulteriore conferma dell'attaccamento a questa manifestazione arriva dal ritorno in massa della "pattuglia svizzera", che compone gran parte dello schieramento delle Anteguerra, certamente tra le più affascinanti tra quelle presenti a Bergamo, anche perché alcuni di questi modelli parteciparono al GP "vero" del 1935, vinto da Tazio Nuvolari con l'Alfa Romeo P3, al quale si ispira la rievocazione. Parliamo della Maserati 26 B del 1928, con la quale Hofer non si è risparmiato esibendosi in tutta scioltezza anche in qualche traverso

come all'epoca, oppure le agili Amilcar C6 del 1926 di Clavel, altrettanto "dinamici", e Bugatti Type 35 A del 1925 di Renaldini. In questo gruppo si sono fatte notare anche le Alfa Romeo Ala Spessa del 1939 di Scarpellini e la giunonica Alfa Romeo Bertone 6C 2500 SS, un "pezzo unico" che Lopresto ha "portato a spasso" in modo brillante.

Evoluzione della "specie"

Sullo stesso schieramento, le monoposto degli anni 60 e 70 che hanno evidenziato l'evoluzione della "specie". Dalle formose F. Ju-



FASCINO IMMORTALE

In alto, da sinistra, Lopresto ha mostrato le insospettabili doti dinamiche della giunonica ma al tempo stesso filante Alfa Romeo Bertone 6C 2500 SS del 1942; il design è opera di Mario Revelli De Beaumont. Sulla destra, scorcio del posto guida della Mercedes 300 SL. Qui sopra, la compatta Fiat Abarth 750 GT Zagato del 1957 di Egloff e la Osca MT4 del 1955 che evidenzia l'irresistibile fascino tipico delle barchette made in Italy anni Cinquanta.

nior a motore anteriore, con gli unici due esemplari di Moroni realizzati (nel 1958 e 1959) dall'omonimo Costruttore, a testimonianza di come la categoria soprattutto agli inizi consentisse anche a piccoli costruttori di mettere in gioco il proprio estro creativo, all'agile Lotus 20/22 che a distanza di soli due anni mostra come le geniali idee di Colin Chapman cambiarono la tecnica delle monoposto e, in generale, il modo di concepire le automobili da corsa. Evoluzione poi proseguita e affinata con la F. 3 Lola del 1974, con l'introduzione della scocca scatolata in alluminio e delle ali, per finire con la F. 3 Dallara anni 80 che ha segnato l'avvento dell'era moderna con l'avvento della scocca in composito e affinamento dell'aerodinamica. Da segnalare anche la presenza di una F. Italia, la prima formula propedeutica monotipo nazionale che quest'anno compie 50 anni, che è stata il trampolino di lancio per un buon numero di piloti nostrani, compreso l'ospite d'onore Bruno Giacomelli laureatosi Campione Tricolore nel 1975, mentre la mono-

posto presente fu utilizzata dal campione locale Piercarlo Ghinzani che si classificò 3° nel 1973.

Debutto casalingo

Altrettanto interessante lo schieramento GTS, con presenti diverse chicche. Molto ammirata, anche per la "musicalità" del motore, la Porsche 904 Carrera GTS portata in Città Alta da Orlando Redolfi a restauro appena ultimato. Il noto tecnico e pilota bergamasco, specialista Porsche che nella sua lunga carriera ha sviluppato vetture da rally anche di altri marchi (Mercedes e Toyota), ha scelto di far debuttare proprio al Bergamo Historic Gran Prix, manifestazione alla quale è molto legato e sempre presente, la sua ultima creatura, a cui tiene molto perché all'epoca, da ragazzino, ebbe l'opportunità di effettuare uno stage, che poi si prolungò per quasi un anno, presso il Reparto corse della Casa tedesca a Weissach proprio nel periodo in cui i tecnici Porsche stavano sviluppando questo modello. Perciò la 904 rappresentò, in pratica, uno dei primi "libri" sui quali il giovane tecnico bergamasco ebbe modo di "studiare".

Qualche anno fa Redolfi trovò quello che restava di una 904 in Belgio e non si fece sfuggire l'occasione di acquistare e ricostruire questa affascinante GT, ora marchiata con il #001 di telaio Orlando, che ha ottenuto la certificazione HTP per poter correre nelle gare storiche. Tra le altre auto da competizione decisamente inte-

I premiati

Trofeo Special Guest 2022

- Maurizio Fondriest, ciclista professionista dal 1987 al 1998, Campione del Mondo in linea 1988, vincitore Milano-Sanremo 1993.
- Bruno Giacomelli, ex pilota Formula 1.

Trofeo ASI BHGP

- Bugatti Type 35 B del 1925 omologata ASI e FI-VA (Brixia Motor Classic), Renaldini-Toninelli.

Trofeo Giulio Foresti BHGP – Vetture Anteguerra GP

- MG K3 del 1933 – Duchet (CH) (Cercle Pegase Amilcar).

Trofeo BHGP – Categoria F1 dal 1950 al 1975, dedicato a Clay Regazzoni

- F. 3 Dallara-Alfa Romeo – Haldimann (CH).

Trofeo BHGP – Cat. GTS/Sport

- Per il 60° Anniversario Triumph Spitfire – Camil-

la Ronchi-Brando Bertocchi.

Trofeo BHGP – Cat. Tributo Ferrari

- Ferrari 250 GT California – Cupellini.

Trofeo BHGP – Cat. Monoposto, dedicato a Jim Clark

- Per il 50° Anniversario Formula Italia – Abarth SE025 1972 ex Ghinzani – Colussi.

Trofeo 40° Anniversario Lotus Colin Chapman

- Federico Dubbini – F. Junior Lotus 20/22 ex Ben Pon.

Trofeo 57 Res Hotel Orio BHGP

- Porsche Carrera 904 GT del 1966 – Orlando Redolfi.

Trofeo Luzzago BHGP

- Alfa Romeo Bertone 6C 2500 SS del 1942 – Lopresto-Gatti
- Osca MT4 del 1955 – Dolcetta
- 50° Anniversario serie M BMW – BMW M3 E30

2.3 del 1984 – Restelli-Mosca.

Trofeo BHGP – Cat. MotoGP

- Moto Guzzi 500 4 Valvole del 1926 – Ducoli
- Indian Scout 101 SF del 1927 – Donghi
- Gilera Saturno 500 San Remo del 1951 RSG – Mian
- Norton 750 Commando PR del 1972 – Martinelli (Team PDF)

Trofeo Carlo Ubbiali MV Agusta BHGP

- MV Agusta 350 S del 1975 – Rossi
- MV Agusta 350 B del 1972 – Franco

Trofeo Egidio Passoni Reg. Storico Gilera BHGP

- Gilera 500 Saturno del 1946 – Barbara Passoni

Trofeo Rumi BHGP

- Rumi Gobetto 125 del 1952 – Piantoni
- Rumi Formichino 125 Bol d'Or 1958 – Opsomer (B)
- Rumi Gobetto 125 ex Zonca del 1955 – Maroli



DIVERTIMENTO PURO

In alto, a sinistra, l'ospite d'onore di questa edizione è stato l'ex pilota di Formula 1 Bruno Giacomelli (McLaren, Alfa Romeo, Toleman e Life) e campione europeo di Formula 2 (1978), che non si è risparmiato divertendosi moltissimo con questa Alfa Romeo GT Junior 1300 da corsa; sulla destra Orlando Redolfi che ha scelto l'evento di casa per fare debuttare la bellissima Porsche 904 Carrera appena restaurata. Infine, tra le più ammirate sicuramente la Jaguar D-Type del 1957 e la ASA 1000 del 1962 di Anghileri.

ressanti, le bellissime Abarth 2000 SE010 condotta da Angelo Meniggi affiancato dal figlio, la Osca MT4 del 1955 pilotata da Dolcetta e l'Alfa Romeo Giulia TZ del 1963 che gestita da Alfa Delta partecipa abitualmente, con successo, alle gare internazionali del Greatest's Trophy. Certamente non da meno la spettacolare Mercedes 300 SL "ali di Gabbiano" nella sua accattivante livrea maroncina con strisce blu, che peraltro vanta una storia molto particolare perché dopo il ritrovamento a Cuba fu necessario smontarla completamente per poter spedire i singoli pezzi in Italia, la



COME IN UN GP
 A lato, lo spettacolare schieramento delle monoposto, con la Lola F. 3 di Beutler in primo piano. Sotto, da sinistra: la F. Junior Moroni del 1959 di Bartoli; la F. 3 Dallara di Haldimann; la F. Italia ex Ghinzani. Angelo Miniggio ha portato "a spasso" il figlio Martino sulla bellissima Abarth 2000 SE010 "4 fari", una autentica reginetta delle gare in salita.



Jaguar D-Type del 1957, la Ferrari 250 California del 1960 e tante altre ancora.

Questione di cuore

Non sono mancati momenti di intensa emozione, durante le premiazioni quando sono stati ricordati alcuni personaggi particolarmente legati alla manifestazione bergamasca: tra questi Clay Regazzoni e Carlo Ubbiali, sempre presente all'evento, anche in modo "attivo" in sella ad una motocicletta, fino alla sua scomparsa avvenuta

il 2 giugno 2020. Prendiamo spunto per segnalare che tra le 60 moto spiccavano autentiche purosangue da GP e Supersport, tra cui l'imponente schieramento Gilera 500 e lo squadrone delle Laverda endurance comandato da Piero Laverda, i costruttori locali con una parata di Rumi e le piccole Pizzoni 125 GP, e poi MV Agusta 350, Guzzi 500 per finire con la più antica del gruppo, la Indian Scout del 1927. Da segnalare, infine, l'aspetto sociale che da sempre contraddistingue il Bergamo Historic Gran Prix, che nell'occasione raccoglie fondi a favore della Onlus Spazio Autismo Bergamo.

EMOZIONE VERA

Scendere in pista con una TZ originale del 1963 è uno dei momenti più gratificanti ed emozionanti che si possa immaginare. Dietro si scorge la più giovane BMW M3; tra poco toccherà anche a lei regalarci pura adrenalina.



Du gust is megl che uan!

Cosa c'è di meglio che poter sciorazzare su un circuito cittadino, chiuso al traffico, con una vera auto da corsa? Semplice: farlo con due auto da corsa! Perché come recitava, nello slang inglese dei sobborghi di... Cernusco sul Naviglio, la nota e ormai storica pubblicità: *du gust is megl che uan!* Anche perché non stiamo parlando di un circuito qualunque, ma del "Circuito delle Mura" che secondo "leggenda", riportata in calce "virgolettata" sulla locandina ufficiale, il mitico Tazio Nuvolari, che qui nel 1935 vinse l'unico gran premio ufficiale al volante dell'altrettanto mitica Alfa Romeo P3, definì *"un circuito stradale sublime, superiore a quello tanto rinomato e blasonato di Montecarlo"*. E scusate se è poco!

La "Signorina" e la "Fraulein"

Ma, accantonata qualsivoglia sfida campanilistica, veniamo al sodo. Non sappiamo come, ma in vista della 15° edizione del Bergamo Historic Gran Prix, siamo riusciti a convincere Alfa Delta a metterci a disposizione per un breve ma intenso test non una bensì due vetture. Ed anche in questo caso, non due vetture qualunque ma due autentiche icone nella storia automobilistica sportiva. Anche se di epoche e di "estrazione" differenti. Una sportiva estrema, nata per le corse senza se e senza ma, l'altra una purosangue sportiva stradale, nello specifico declinata nel primo step da competizione, il Gruppo N. Peraltro di due marchi che sono rivali per definizione. Tanto che qualche purista, o ultras automobilistico, potrebbe gridare al sacrilegio. Ma chi scrive è uno sportivo puro, che non concepisce il tifo, perciò per nulla mi sarei fatto sfuggire una

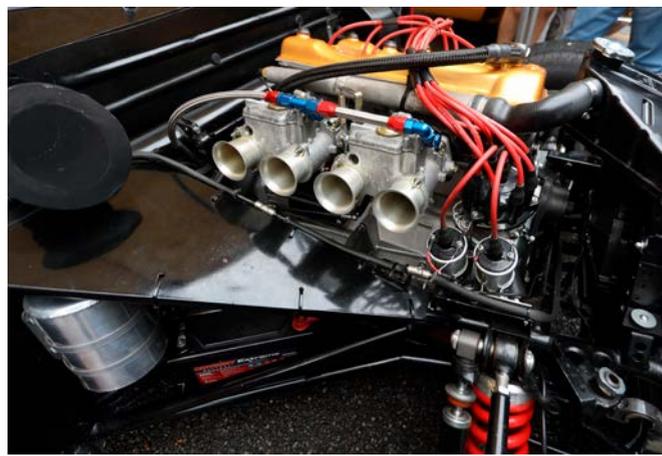
possibilità simile: di poter guidare nel breve lasso di tempo dello stesso pomeriggio, peraltro su un tracciato così particolare, una esclusivissima Alfa Romeo Giulia TZ del 1963 ed una accattivante BMW M3 E30. Che ho prontamente denominato la "Signorina" italiana e la "Fraulein" bavarese.

DNA da corsa

Il progetto TZ prende spunto dalla volontà dei vertici Alfa Romeo di promuovere in ambito sportivo la Giulia, presentata a Monza nel 1962, e la motorizzazione 1.570 cc del modello Ti. Dato l'utilizzo sportivo i tecnici Aautodelta non si limitano a mezze misure: telaio tubolare in acciaio, che avrà un peso finale di 62 kg, sospensioni a ruote indipendenti con quattro freni a disco, carrozzeria in alluminio di Zagato che riprende le forme della Giulietta SZ "Coda tronca", soluzione che provata a Monza si dimostrò la più veloce tanto che le TZ da corsa arrivarono a sfiorare i 240 km/h, e motore, montato con una lieve inclinazione di 15° verso sinistra per favorire i flussi di aspirazione e scarico, sviluppato con la doppia accensione fino a raggiungere potenze di 160 CV. La vettura della nostra prova, dopo essere stata trasformata in stradale, nel 2019 è stata riportata nell'originale versione da corsa e preparata ai massimi livelli da Alfa Delta, fino ad ottenere dal bialbero milanese 180 CV a 8.000 giri e una coppia di 170 Nm a 6.000 giri. Che su soli 620 kg di peso fanno un rapporto decisamente interessante.

Soffrire per godere

Partiamo, per galanteria, dalla "Signorina" milanese. La definizio-



ne di estrema per la TZ non è solo per modo di dire. Basta darle un'occhiata a cofano sollevato per vedere quanto sia essenziale, ma ancora di più il concetto lo si percepisce mettendosi al posto guida. Nonostante Roberto Restelli abbia cercato di "rubare" centimetri preziosi, con un sedile dal solo guscio in composito fissato più attaccato possibile al pavimento, con la parte sinistra del casco sono appoggiato al tubo superiore del roll bar, tanto da dover tenere la testa inclinata verso destra pur non essendo certo un vattuso (172 cm). Inoltre, dato l'ingombro del passaruota, la pedaliera è disassata verso destra, perciò sulle prime si prova la sensazione di guidare di traverso. Poi subentra l'adattabilità tipica della "specie" del pilota. E per finire, la visuale frontale è notevolmente ostruita, soprattutto sugli avvallamenti, dalla "gobba" che alloggia la strumentazione. A farci tornare immediatamente il sorris

so ci pensa la musica, direttamente a portata di orecchio sinistro data l'uscita laterale dello scarico, del quattro cilindri Alfa, pronto alla risposta al minimo stimolo di acceleratore. La partenza è agevole, grazie alla frizione modulabile, così come fin dai primi metri possiamo apprezzare la manovrabilità e precisione del cambio, grazie anche alla minima escursione. Anche l'assetto è preciso, e rigido, sia perché l'ancoraggio dei bracci sospensione è su boccole rigide sia perché è stata mantenuta la regolazione da pista, tuttavia la combinazione molle-ammortizzatori, e la taratura degli stessi, definita da Alfa Delta consente di assorbire bene le asperità dell'asfalto cittadino. Per contro lo sterzo non è così immediato, soprattutto nei rapidi cambi di direzione mentre trasmette precisione nelle curve più ampie. Lo stesso dicasi per i freni, che necessitano un minimo di adattamento: sulle prime il pedale appare



PESO PIUMA

Il motore Alfa sviluppa 180 CV e considerando che la TZ pesa appena 620 kg potete immaginare quanto sia grintosa e performante. L'abitacolo è ultra scarno e molto piccolo; per guadagnare qualcosa in abitabilità è stato montato un sottile sedile in materiale composito. Sempre nelle foto sopra, primo piano sul motore con la "batteria" dei carburatori. A fianco, vista del posteriore tronco, altra nota distintiva della TZ.



MITICA M3

La M3 E30 è iconica e rappresenta al meglio le vetture BMW Motorsport degli anni Ottanta, avversaria di rango per Alfa Romeo, Ford e Mercedes. L'esemplare che abbiamo testato è un Gruppo N. Nella altre immagini, l'abitacolo "ingabbiato" dal roll bar decisamente più confortevole rispetto a quello della TZ ed il nostro Eugenio Mosca al posto guida, evidentemente felice. Infine il motore da 215 CV, derivato dal 4 cilindri aspirato che la Casa tedesca aveva progettato per le monoposto di Formula 2.



UNA SOLA PAROLA. GRAZIE!

Sotto, l'inconfondibile muso della M3, ritratta durante la nostra prova. Peccato che le gomme slick fossero un po' stagionate! Doveroso e sentito il ringraziamento a chi ci ha permesso questo test, ovvero Roberto Restelli di Alfa Delta per la TZ e Marco Brustio, proprietario della BMW M3, ritratti nella foto accanto.



un po' lungo e spugnoso, ma fatto il "piede" la frenata è garantita e precisa. Perciò, peccato che la bandiera a scacchi abbia interrotto così presto questa "piacevolissima tortura".

Svolta moderna

Quando dici M3 la gran parte degli appassionati, giustamente, visualizzano il modello E30, che rappresenta una sorta di spartiacque nella storia della serie M della Casa bavarese, che quest'anno festeggia i 50 anni, con una decisa svolta verso la modernità sia come stile estetico sia a livello tecnico. A metà anni 80 i successi a raffica ottenuti nelle corse da Ford e Mercedes con i rispettivi modelli sportivi Sierra Cosworth RS 500 e 190 2.3-16V stavano offuscando l'immagine sportiva BMW che nel frattempo era rimasta senza un modello sportivo al passo con i tempi. Da qui l'incarico ai tecnici Motorsport di correre ai ripari con un progetto innovativo. Questi, prendendo come base il quattro cilindri 2.0 litri utilizzato in F. 2, oltre ad incrementare la cilindrata a 2.3 litri ne modificarono la testata e la distribuzione, adottando per la prima volta su un modello della Serie 3 la configurazione a 4 valvole per cilindro, che garantiva una potenza di 195 CV a 6.750 giri che in versione non catalizzata salivano a 200 CV, per una velocità massima di 235 km/h.

Ma non solo, perché la M3 derivata dalla Serie 3 E30 presentata al Salone di Francoforte 1985 si distingueva dalle sorelle "normali" sia per il look, decisamente più sportivo con parafranghi allargati, spoiler, minigonne a grande ala posteriore, anche per l'impianto frenante potenziato con quattro dischi autoventilati e ABS, per le sospensioni e assetto adeguati ad un utilizzo più sportivo, così come il cambio. Nel 1988 venne realizzata una evoluzione che incrementò la potenza massima a 215 CV, così come la velocità

massima a 240 km/h, prima dell'ulteriore incremento di cilindrata a 2,5 litri della M3 Sport Evolution da 238 CV, realizzata in soli 600 esemplari.

Salotto racing

Dopo essere sguosciati dalla TZ, il posto guida della M3 sembra il salotto di casa, con ampio spazio e visibilità nonostante anche in questo caso si sia cercato di stare seduti più in basso possibile a vantaggio del baricentro. La partenza è agevole, grazie alla frizione perfettamente modulabile, ma il cambio stradale (come obbliga il regolamento) accusa qualche impuntamento nelle marce più basse oltre ad una escursione un po' ampia della leva. Anche la rapportatura non è così ben distribuita, almeno per l'utilizzo in corsa, con la seconda e terza marcia piuttosto corte mentre la quarta è un po' lunga e causa una certa caduta di giri. Per contro il quattro cilindri si fa onore spingendo forte e mostrando una buona elasticità, consentendo una volta capita "l'antifona" di trarsi d'impaccio dalle diverse situazioni senza grossi problemi. L'assetto, oltre ad avere una taratura più morbida manifesta un classico "movimento" derivante dai supporti elastici, senza tuttavia accusare scompensi e garantendo sempre una buona precisione, sia nei rapidi cambi di direzione sia nella percorrenza di curva in accelerazione, così come lo sterzo trasmette un buon feeling. Anche la frenata è all'altezza della situazione, ma le gomme slick un po' "stagionate" e non in temperatura ottimale per l'andatura troppo lenta e discontinua, causa traffico, accusano un leggero accenno di bloccaggio quando si arriva a frenare in modo un po' brusco. In definitiva, nonostante qualche problemino dovuto anche al contesto particolare in cui si è svolta la prova, la "Fraulein" ci ha fatto divertire e percepire chiaramente il suo DNA racing.