



“MEMORIAL” STALLAVENA-BOSCO

Molti applausi e tanta nostalgia, domenica 14 settembre 2008, per la cronoscalataata ‘Stallavena-Bosco Chiesanuova Memorial’, organizzata dall'Automobile Club Verona. Sul tracciato chiuso al traffico da Stallavena al bivio per Azzago, un pubblico di sportivi ha sfidato il maltempo per salutare auto e piloti. La data era simbolica, perché quest'anno ricorreva il 50° della prima edizione, disputata, domenica 14 set-

tembre 1958. Belle auto al nastro di partenza fra le quali l'OSCA 1600 modello SF 392 del bresciano Arturo Barbieri. Ma c'erano, fra gli altri, anche la Lancia Fulvia coupè 1300 S di Ezio e Chiara Bertucce (ex targa Florio), la Lancia Appia di Francesco Bozza, presidente dell'Historic cars club Verona la Porsche 356 Cabrio di Luciano Olivieri e la Maserati 3500 Vignale del Museo Nicolis, guidata da Giuseppe Agostini, distributore

Bentley del Triveneto. Starter d'eccezione Angelo Centola, direttore dell'Ac Verona. Si è vista anche la Flaminia blu appartenuta a Marcello Mastroianni. L'anniversario era davvero speciale: proprio cinquant'anni fa, domenica 14 settembre 1958, Giulio Cabianca vinse su OSCA la prima edizione della Stallavena-Boscochiesanuova celebrata lo scorso settembre dall'A.C. Verona con un'edizione «memorial». Nel 1958 Giulio non si



limitò a vincere. Volle stravincedo in 7'20", rifilando al secondo classificato un distacco di mezzo minuto. Un'umiliazione cocente perché dietro non c'era uno qualsiasi ma Lodovico Scarfiotti, giovane pilota in ascesa, già campione italiano e ritenuto fra i migliori fin da allora. Il pilota veronese eccelleva sulle vetture sport, ma se era in giornata poteva dare filo da torcere anche ai piloti da grand prix. Cabianca era arrivato anche alla selezionatissima griglia della Formula 1 e aveva ripetutamente conquistato il titolo di campione italiano di velocità in varie classi, sempre diverse, a dimostrazione di una straordinaria capacità di adattamento ad auto e percorsi. Aveva corso anche a Le Mans ma il suo stile si esprimeva al meglio nelle gare su strada come la Coppa delle Dolomiti, la Targa Florio, la Mille Miglia. Competizioni dove bisognava intuire le caratteristiche del percorso, interpretare le curve, sempre una diversa dall'altra, insomma «capire» la macchina che correva sotto, indovinando il punto di non ritorno, il cosiddetto «limite» che ogni corridore cerca disperatamente e che rappresenta il presupposto indispensabile della vittoria. In un circuito, il limite va ricercato in sette, otto curve. Nelle gare su strada, quelle in cui Cabianca eccelleva, quel confine era celato in ogni anfratto e la perfezione diventava secondaria a favore di un rapporto quasi fisico e intuitivo con le curve, i dossi, l'umidità, le cunette, gli avvallamenti, il breciolino. Più che un guidare, era un sentire. Perché veloci possono essere in molti, sensibili solo pochissimi. Una ristretta schiera di eletti, capaci di capire i segreti del percorso, fiutare le insidie, scegliere la marcia giusta, dosare la potenza e padroneggiare cambio e volante sempre al limite, con l'accortezza del chirurgo e al tempo stesso la determinazione del pugile. Giocando con l'azzardo, mai essendone giocati. Pena la morte. Che purtroppo arrivò il 15 giugno 1961 mentre a Modena provava una Cooper-Ferrari.

Daniilo Castellarin

