

## LA COPPA "BRUNO CAROTTI"

### LA STORIA

Insieme al Meeting Internazionale di Atletica è l'avvenimento più longevo che si disputa a Rieti e per prestigio, storia e fascino non ha rivali in nessuna parte d'Italia. E' la Coppa Carotti, la corsa automobilistica più amata dai reatini che il prossimo 6 luglio rispolvererà i suoi fasti, racchiusi in uno scrigno lungo quasi mezzo secolo. La passione di Rieti per i motori è tutta lì. Amata, coccolata, tradita, bistrattata, maledetta, odiata. In tutte le edizioni, nel grembo della Coppa Carotti è successo di tutto, ma quei poco più di 15 chilometri di asfalto che portano dalla Colonna di Lisciano fino in cima a "Sua Maestà" il Terminillo, non finiranno mai di stupire ed affascinare. Una storia iniziata nel lontano 1966 quando il benessere e la magia dei favolosi anni '60 crearono situazioni analoghe in molte parti d'Italia e d'Europa. Quasi per caso, quasi per scommessa.

Da allora ad oggi nel panorama motoristico nazionale e continentale, la cronoscalata dei reatini si è ritagliata un posto di prestigio senza essere mai banale o affidata al caso. Professionale sempre: lo dice la storia. Lo dicono le migliaia di appassionati che ogni volta si sono legati alla montagna pur di vedere una vettura o sentirne solo il rombo. Lo dicono i piloti, attori a volte scomodi e viziati, che quando graffiano l'asfalto, quell'asfalto, si sentono orgogliosi e fieri di partecipare ad un evento del genere. La Coppa Carotti li ha sempre ospitati, tutti. Da chi faceva i salti mortali per pagarsi l'iscrizione, a chi arriva con motor-home da F1. Sono passati oltre quattro decenni, ma nulla è cambiato. La storia si ripete ogni 365 giorni, da quel oramai lontanissimo, ma magico, 1966.

Vogliamo dividere con voi questa meravigliosa favola, pane quotidiano di chi ama le corse, ma soprattutto di chi la Coppa Carotti ce l'ha nel Dna.

Nel 1966, l'anno dell'esordio, nonostante i motori non propriamente adatti alle cronoscalate, ci pensò il fiorentino Romano Martini in arte "Sangrylà" ad inaugurare la cassaforte dei successi. Nella prima domenica di ottobre, mese insolito per lo svolgimento della competizione, il toscano vinse a bordo di un'Alfa Romeo TZ1 giungendo in vetta col tempo di 8'10" alla media di 110 kmh. L'anno successivo, 1967, fu la volta di "Gano" che oltre a vincere abbassò il tempo di venti secondi rispetto all'anno precedente. Gano con la sua Porsche Carrera 6 chiuse la gara in 7'50" stabilendo così il nuovo record della corsa. Gli animi iniziavano ad accendersi sempre di più e la Coppa Carotti cominciò a vedere il meglio della specialità nel giugno del 1968. Per la terza edizione scesero in pista i migliori piloti che proprio sul Terminillo vennero a cercare i punti-vittoria del Campionato Italiano Velocità Salita. Quella volta fu la prima di Franco Pilone, il pilota preferito da Carlo Abarth che trionfò senza rivali al volante di una splendida Porsche Carrera 6, la stessa del suo predecessore Gano. Pilone concluse la sua corsa in 7'47" abbassando di tre secondi il precedente record.

Nel 1969 Pilone bissò il successo. Era l'anno dell'esordio di Domenico Scola, dell'Apollo 13 e dello sbarco sulla Luna. Pilone frantumò il record e si riconfermò campione. Seduto su di una Fiat Abarth 2000 arrivò in cima con il favoloso tempo di 7'12" ritoccando di ben 35 secondi il record dell'anno prima. Dietro di lui uno stuolo di futuri campioni a partire proprio da Scola che giunse alle sue spalle con tre secondi di ritardo.

Nel 1970 per la quinta edizione ci furono dei problemi e non tutti i big di allora presero parte alla corsa. Niente Pilone, Scola e Riccardone. Vinse Giuseppe Marotta a bordo di un'Alfa Romeo Gta con il tempo di 8'05". L'anno appresso, e siamo nel 1971, torna forte l'emozione. Torna Franco Pilone che, manco a dirlo, vince e demolisce il record da lui stesso detenuto. Con la Fiat Abarth volutamente affidatagli da Abarth in persona, Pilone tagliò il traguardo il 6'41" alla media di oltre 130 kmh. La corsa, sapientemente organizzata dall'Automobil Club di Rieti, continua a mietere successi e consensi in tutta l'Italia, divenendo un appuntamento da non perdere non solo per gli appassionati. L'edizione del 1972 segna un punto importante che farà la storia della competizione. Nel "circo" della Coppa Carotti entra prepotentemente la figura di Mauro Nesti: il "Campione dei Campioni", l'uomo simbolo della cronoscalata reatina e non solo. Nesti ha poco meno di trent'anni, da qualche anno è sulle scene dei motori ma per diventare una Leggenda ha bisogno della Carotti. Diventa il nemico giurato di Pilone al quale toglie la leadership che fino a quel momento non aveva avuto nessun altro padrone. Nesti brucia il percorso in 6'29" con una fantastica Chevron B21 e, come accadrà spesso in seguito, Pilone

giunge alle sue spalle.

Inizia alla grande la Nesti-Story che l'anno successivo volò sul Terminillo con una March Bmw con il tempo straordinario di 6'19" alla media di oltre 140 kmh. Altra corsa, altro record. Nel 1974 è sempre lui a comandare. Stavolta, però, non sigla nessun record. Cambiò vettura affidandosi ad una Lola Bmw T294 con la quale corse per due stagioni. Il 1975 segnò una svolta storica per la Coppa Carotti. Dopo nove edizioni giunse finalmente la validità europea. Gli sforzi degli organizzatori e la volontà degli appassionati resero alla competizione il giusto riconoscimento. Fu la prima volta e fu speciale. In quell'anno Nesti si laureò Campione d'Europa ma sul Terminillo lasciò il primo posto al transalpino Michel Pignard che inaugurò così la presenza della legione straniera. Pignard, nonostante tutto, riuscì a vincere e migliorare il tempo del suo rivale toscano. Il francese giunse a Campoforogna con una March Bmw in 6'13". L'anno successivo, 1976, Nesti risalì sul gradino più alto per il suo quarto successo in cinque partecipazioni, ma la sua fiammante Chevron Cosworth non gli consentì di firmare il record. Modesta la sua prestazione chiusa in 7'31". Anche quell'anno il "Toscanaccio Volante" si confermò campione d'Europa. Nel 1977 la corsa chiamò a se solo gli italiani impegnati nel campionato tricolore e senza i mostri sacri fu una passeggiata per Gianni Varese che con l'Osella Bmw salì sul Terminillo in 6 minuti e 25 secondi. Dietro di lui Domenico Scola che per vincere la Coppa Carotti ha dovuto aspettare la bellezza di trentasei anni. Nel 1978, per l'edizione numero tredici, tornano i campioni, gli uomini da battere.

Torna Nesti che con la sua Lola Bmw mette in riga, ridimensionandolo, il francese Pignard. Nesti bruciò l'asfalto volando fin lassù in 6 minuti e 6 secondi, frantumando il record firmato quattro anni prima dal francesino, alla straordinaria media di quasi 150 kmh.

Siamo a ridosso degli anni '80 e la Coppa Carotti è oramai entrata nell'immaginario collettivo degli amanti dell'automobilismo. Per Rieti ed i reatini è divenuta una tradizione, in Italia si è ritagliata uno spazio importante, in Europa si parla della cronoscalata reatina come una tra le più difficili ed impegnative di tutto il campionato. Quei 15 chilometri, che sembrano essere usciti dalla penna del miglior stilista del mondo, continuano ad affascinare tutti, soprattutto i piloti che ogni anno cercano di battere il record mettendo a punto le loro vetture proprio per affrontare le curve ed i tornanti del Terminillo. Mauro Nesti, che continua ad imperversare sulle strade di tutto il Continente mietendo successi a raffica, diventa una sorta di "profeta" entrando nelle grazie e nelle simpatie dei reatini che ogni anno lo aspettano per vedere se riuscirà a demolire il record e mandare in visibilio le migliaia di tifosi assiepati lungo tutto il tracciato. Avevamo lasciato l'impresa di Nesti del 1978. 6'06" il tempo da battere ma l'edizione del 1979 è sottotono rispetto alle precedenti. Non ci sono i grandi perchè impegnati nel rush finale dell'Europeo, che quell'anno non si svolse a Rieti, ma non per questo la gara non fu entusiasmante. A darsi battaglia ci pensarono i tanti italiani ed in particolar modo la nutrita schiera di piloti reatini in continua crescita grazie alle performance dei vari: Ciogli, Ciferri, "Giuseppe" ed i fratelli Salvatori. Alla fine vinse Mario Casciaro che chiuse la sua gara col tempo di 6'26" a bordo di una Osella PA6 motorizzata Bmw.

E proprio da quell'anno iniziò la saga dei motori di Enzo Osella che con i tedeschi della Bmw formò un binomio imbattibile. Nel 1980 per la quindicesima edizione si tornò all'Europeo. Fu una delle migliori corse andate in scena fino a quel momento. Tutti aspettavano con ansia il duello tra Michael Pignard e Mauro Nesti che non delusero le aspettative dei quasi 15.000 spettatori presenti lungo tutto il tracciato. Quell'anno non c'erano solo i due "mostri sacri" del circo delle cronoscalate, arrivarono in molti a rendere entusiasmante la gara. Meravigliosi i prototipi, ma altrettanto fantastiche le vetture di serie modificate per l'occasione. Affascinanti e veloci le Porsche 935 dei fratelli Alméras che davanti all'hotel Valentino di Vazia installarono il loro quartier generale facendo impazzire i tifosi tenuti a bada da Jean Marie, capostipite dei fratelli francesi. Straordinaria anche la Lancia Stratos di Germano Nataloni, altro abituè della Coppa Carotti. Fu una domenica stellare, indimenticabile. Pignard e Nesti infiammarono gli appassionati, l'uno contro l'altro con due bolidi da mille e una notte. Parte Nesti che forte della fama e della sua conoscenza del percorso vuole battere il record da lui stesso firmato due anni prima. Taglia il traguardo in 6'10" togliendo a Bos il primo posto.

Ma le emozioni debbono arrivare. A Lisciano si attende la partenza di Pignard. Il francese scarica a terra tutta la potenza della sua vettura, passa all'intermedio con un tempo di tutto

rispetto, ma nella seconda parte del tracciato si supera tagliando il traguardo dopo 6 minuti 6 secondi e 74 centesimi riuscendo per soli 19 centesimi a battere il record che Nesti deteneva dal '78. Per Pignard, fino a quel momento unico straniero a vincere la Carotti, fu il secondo successo sul Terminillo che, alla fine, gli consentì di laurearsi campione d'Europa. Intanto l'evoluzione dei motori prosegue a ritmo serrato e nel 1981 Mauro Nesti si presenta alla partenza con una fiammante Osella PA8 Bmw. Non c'è più Pignard e il toscano torna alla vittoria sulla "sua" montagna. Non esalta ma vince lo stesso, con il tempo di 6'08". Era il 14 giugno del 1981 e per altri cinque anni, fino al 1986, Mauro Nesti diventa il padrone assoluto dominando sei edizioni consecutive della Coppa Carotti. Nel 1982, una settimana prima che l'Italia di Bearzot vincessesse la Coppa del Mondo nel Mundial spagnolo, Nesti torna sul Terminillo agguerrito più che mai. Non ce n'è per nessuno: vince e stravinisce battendo il record di Pignard ritoccandolo di ben 22 centesimi: 6'06"52. Un boato accoglie l'impresa del pilota toscano che alla fine del campionato non riesce a conquistare il titolo continentale. L'anno successivo, 1983, si corre alla fine di luglio. Nesti non ha rivali e conquista anche quella edizione. Conduce la nuova Osella PA9 Bmw come stesce dirigendo un'orchestra volando sul Terminillo con lo strepitoso tempo di 6'02"5 a 149 kmh di media.

Non si ferma più e conquista il titolo Europeo a mani basse. 1984, 19<sup>a</sup> edizione. La colonia degli stranieri è ricca ma c'è sempre il "Campione dei Campioni" a rovinare le speranze di tutti. Nesti entra nella leggenda sfondando il muro dei 6 minuti. Chiude la sua gara con un tempo fantastico: 5'58"39 superando i 150 kmh di media. Dietro di lui si piazzano Casciaro, il tedesco Stenger e Baribbi che pur disponendo della stessa vettura di Nesti non riesce ad andare oltre la quarta posizione. Assolo su assolo su tutte le vette, Nesti si riconferma Campione d'Europa anche quell'anno. La Coppa Carotti è saldamente nelle sue mani. Il dominio continua anche nel 1985 quando a bordo dell'Osella PA9 Bmw si aggiudica la ventesima edizione. Anche stavolta mette tutti in riga. Primo assoluto con un tempo straordinario. Nesti inchioda i cronometri che segnano 5 minuti, 56 secondi e 86 centesimi alla media di oltre 152 kmh. Nulla possono i vari Stenger, Curatolo e Calella giunti inevitabilmente alle sue spalle. Per Nesti si tratta della decima vittoria su quattordici partecipazioni. Anche quell'anno, manco a dirlo, si riconferma dominatore incontrastato del campionato Europeo che conquista per la sesta volta, terza consecutiva. Nel 1986 Nesti conquista la sesta vittoria di fila che lo consacra il più forte. Un monologo che il pilota toscano chiude con il tempo di 6'03" dietro di lui ancora Baribbi e Stenger. Fino al '90 non accade nulla di straordinario. Nell'edizione numero 22, anno 1987, dopo 16 anni torna alla vittoria il redivivo Franco Pilone con l'Osella Bmw. La gara era valida per il solo campionato italiano e la vittoria di Pilone, la quarta personale nella Carotti, riporta sulla Terra i concorrenti. 6'34" il tempo ottenuto dal pilota piemontese dietro il quale si sono piazzati gli anonimi Tambone e Canneori. Nel 1988 la corsa torna ad essere valida per l'Europeo. Ci sono i migliori del momento ma su tutti spicca l'estro dello spagnolo Andres Vilarino che

pur classificandosi al terzo posto, a bordo della sua Lola Repsol incanta ed entusiasma il pubblico presente divenendo per qualche anno l'idolo dei reatini.

La vittoria va, come al solito, a Mauro Nesti che chiude la gara in 6' netti.

Secondo si piazza Baribbi che nonostante i diversi tentativi non riesce mai a vincere. Nel 1989 è la pioggia la vera protagonista della corsa. Gara valida per il campionato italiano che vede trionfare Maurizio Iacoangeli con l'Alfa 75. Alle sue spalle giunge il reatino Claudio Giobbi che qualche anno più tardi diventerà campione d'Italia. Terzo un altro reatino, si tratta di "Giuseppe" più volte campione italiano con una Opel Manta. Anno 1990, la Coppa Carotti festeggia le nozze d'oro. Venticinque anni di passione per le corse. Sul podio sale per l'ennesima volta Mauro Nesti che scala il Terminillo in 6 minuti e 4 secondi firmando la sua tredicesima vittoria. L'anno successivo inizia la sfida tra Nesti e lo spagnolo Egozgue.

Il duello termina in favore dell'italiano che non s'accontenta della vittoria. Straccia il record, che gli apparteneva e che durava da sei anni. 5'55"81 che lascia senza parole i suoi avversari. Secondo Egozgue che salirà alla ribalta negli anni successivi, terzo ancora Baribbi.

Quest'ultima tranche della rievocazione della Coppa Carotti è di sicuro la più avvincente. L'ultimo decennio ha consacrato la gara come la migliore d'Europa. Nel 1991, va in onda l'ultima zampata vincente di Mauro Nesti che da quel giorno non vincerà mai più la Coppa

Carotti. Il quattordicesimo successo, su ventidue partecipazioni totali, è seguito da altri tre secondi posti. Poi l'addio alle corse di un Campione che per tre decenni ha scritto la storia delle cronoscalate in tutto il Continente, rendendo la Coppa Carotti un punto fermo della sua straordinaria carriera.

Siamo dunque nel 1992, finita l'era di Nesti inizia quella del pugliese Pasquale Irlando che in quell'anno vince la sua prima Coppa Carotti.

Irlando, che tornerà a scalare il Terminillo dopo una parentesi su circuito, è un puledro scalpitante e nella sua prima volta da protagonista lascia subito il segno. Duello spettacolare che lancia il testa a testa col Campionissimo, alla fine il giovane barese la spunta vincendo la gara con l'Osella Bmw, migliorando il record del tracciato. 5'55"26 che dura soltanto una stagione. Nel 1993 la ventinovesima edizione regala altre emozioni.

Nella cerchia dei migliori fa il suo ingresso lo spagnolo Pablo Egozgue che al volante di una Osella PA9 aggiunge il suo nome nell'Albo d'oro della corsa che fino a quel momento vedeva in Pignard l'unico straniero ad aver trionfato sul Terminillo. Egozgue oltre a vincere ed allineare dietro di lui il francese Dabad e l'immarcescibile Nesti, segna il nuovo record fermando il cronometro sul tempo di 5'52"61 tre secondi meglio di quello di Irlando. Al termine di quel campionato, Egozgue porta a casa anche il titolo europeo. Lo spagnolo si ripete l'anno dopo, nel 1994. Non cambia lo scenario. Stessa strada, stessa vettura e di nuovo record. Stavolta Egozgue brucia l'asfalto migliorando di un secondo la prestazione dell'anno prima. Chiude la sua cavalcata col tempo di: 5'51"61 alla media di 153 kmh. Alle sue spalle giungono: ancora una volta Dabad e l'emergente Fabio Danti che purtroppo troverà la morte nell'ultima curva della Caprino-Spiazzi di un 2000 da dimenticare. Anche quell'anno Egozgue si confermò campione d'Europa ma sarà l'ultima volta tanto da far perdere le sue tracce nel panorama delle cronoscalate.

Ma la Coppa Carotti va avanti, prosegue imperterrita a macinare consensi e la trentesima edizione, nel 1995, regala altre emozioni. Alla nutrita schiera di stranieri si aggiunge il tedesco Faustmann che vorrebbe fungere da incomodo per i vari Irlando, Savoldi, Regosa, Faggioli e così via. Al teutonico l'impresa non riesce, o meglio, riesce solo nelle prove libere e in gara deve arrendersi al manico di Irlando che torna al trionfo con la nuovissima Osella PA20. Il pugliese, entrato oramai di prepotenza tra i grandi della montagna, scende in pista con un unico obiettivo: vincere e demolire il record di Egozgue. Ci riesce alla grande con il tempo di 5'47"59 alla media di 156 kmh. Nesti, che ancora non ne vuole sapere di smettere, arriva secondo mentre Faustmann si piazza terzo. L'anno dopo sono in due a contendersi il primo posto. 1996, Irlando è imprevedibile, detiene il titolo continentale e diversi record su quasi tutti i tracciati. Incalza però Mirko Savoldi, che ingaggia con Irlando un duello a distanza. La strada del Terminillo è impegnativa e selettiva tanto che Irlando non solo conquista il primo posto, ma batte il suo stesso record migliorandolo di 40 centesimi. 5'47"59 con una media altissima: 157 kmh. Savoldi si deve accontentare del secondo posto mentre al terzo giunge ancora il tedesco Faustmann. Savoldi diventa il rivale numero uno del barese che l'anno dopo, e siamo nel 1997, non va oltre il quarto posto lasciando così campo libero al pilota della Lucchini Bmw che finalmente riesce a vincere. Savoldi non si accontenta del primo posto e ritocca il tempo di Irlando di quasi 5 secondi. 5'41"94 alla strepitosa media di 159 kmh.

Al secondo posto giunge Ricky, terza posizione, ancora una volta, e come poteva essere altrimenti, per Faustmann. Nel 1998 Irlando si riprende il trono nonostante la pioggia che cade solo nella seconda metà del tracciato. E sarà proprio l'acqua a rallentare la corsa di Irlando che ottiene la sua quarta vittoria con un tempo di 5'44"26. Dietro di lui giunge Nesti, mentre sul gradino più basso del podio si piazza "l'armadio altoatesino" Franz Tschager che per vincere sul Terminillo dovrà aspettare il 2002. Irlando, dopo aver combattuto con Egozgue, Nesti, Savoldi e Danti, trova proprio in Tschager l'avversario più temibile. Ma nel 1999 succede l'imponderabile. La trentaquattresima edizione rimarrà scolpita per sempre nella mente di chi ha potuto assistere ad un'impresa senza precedenti. Pasquale Irlando al massimo della sua carriera, arriva al Terminillo conscio di voler scrivere una delle più belle pagine della storia della Coppa Carotti. Irlando e Tschager si stanno giocando il titolo europeo e la sfida tra i due si preannuncia stellare.

Quando l'altoatesino sfila sotto lo striscione dell'arrivo fa segnare il tempo record di 5'40"20

ma lungo il tracciato Irlando sta divorando l'asfalto facendo sobbalzare i cronometristi dell'intermedio. Sfreccia velocissimo in tutti i tratti del percorso, ma dal quarto tornante all'arrivo sembra un bolide impazzito. Quando la sagoma della sua Osella PA20 S si materializza sotto gli occhi del pubblico, in prossimità della curva del Villaggio sbanda, urta con il flap della ruota anteriore destra il guar-rail e per poco non esce di strada. Ma non si impaurisce, niente può fermare la sua corsa e accelera al massimo giungendo di traverso sotto la bandiera a scacchi. Un missile che passa sul traguardo inchiodando il cronometro sullo strepitoso tempo di: 5'37"97 alla fantastica media di quasi 160 kmh. Irlando ha preso il posto di Nesti pur non avendo la stessa classe. Il pilota pugliese torna a vincere anche l'anno successivo, il suo ultimo nelle cronoscalate. L'edizione del 2000 è turbata dalle morti di due piloti: Danti e Amodio. La Csai brancola e le regole si fanno dure. Niente più auto veloci, niente più morti. Arrivano quattro chichane a fermare la corsa dei prototipi, ma Irlando vince lo stesso. Firma il suo sesto successo nella Carotti con il tempo di 5'52"37. Tschager e Cinelli chiudono alle sue spalle. L'edizione numero 36, nel 2001, stava per far precipitare la storia, bruciandola per sempre. Poteva essere l'ultima.

Inutile ricordare cosa successe. Scioperi, ammutinamenti, corsa ridotta alla metà, la paura di non correre e perdere per sempre la gara. Insomma: un caos dal quale arrivarono due sole note positive: il salvataggio della corsa e la vittoria di Domenico Scola alla veneranda età di 72 anni. Dopo un anno passato a rimettere a posto i cocci scaturiti l'anno prima, nel 2002 la Coppa Carotti è tornata ad essere quella che è sempre stata: la corsa per antonomasia, la corsa dei reatini. Uno spettacolo che non poteva e doveva sparire.

L'impegno di tutti ha permesso all'A.C. di Rieti di riportare la partenza alla Colonna di Lisciano, il luogo dove la Coppa Carotti è nata. La validità europea, per molti mesi in predicato di passare ad un'altra corsa italiana, rimase intatta e la corsa è così

tornata ad infiammare gli animi. 2002: un'altra giornata da incorniciare grazie agli sforzi degli organizzatori e la partecipazione dei big che con i loro bolidi fecero dimenticare lo smacco dell'anno prima. Tutti in pista per la soddisfazione di un popolo di appassionati e piloti, compreso Franz Tschager il dominatore incontrastato delle ultime tre edizioni del campionato europeo. Il Gigante dell'Alto Adige arrivò a Rieti con l'intento prioritario di fare sua la corsa e, per la prima volta nel corso della sua strepitosa carriera, ci riuscì di fronte ad un pubblico in delirio chiudendo la sua cavalcata a bordo di un'Osella Garda Kart con il tempo di 5'50"40.

Nel 2003, per l'edizione numero trentotto, la Coppa Carotti si ringiovanisce grazie alla classe e le performance di due giovani emergenti: Simone Faggioli e Denny Zardo che sui tornanti del Terminillo hanno trovato la consacrazione definitiva. Un testa a testa vinto alla fine da Faggioli con il tempo di 5'45"50, con l'Osella PA20/S, lasciando a Zardo un secondo di rabbia e di distacco. Un

semplice secondo che ha tenuto sulle spine i tanti appassionati ma, soprattutto, ha contribuito a tenere viva la Coppa Carotti che di secondi ne ha visti scorrere davvero tanti. Nel 2004 Faggioli si ripete, la sua classe fa ritornare alla mente le gesta del suo conterraneo Nesti, tanto che il pubblico lo ama alla stessa maniera del "Campione dei Campioni". Faggioli è campione italiano ed europeo in carica, non ha rivali e chiude la prestazione in 6.02.00, tempo modesto ma comunque di rispetto nonostante i molti problemi di un motore che ha fatto le bizze già dal giorno delle prove.

Nel 2005 torna la sfida tra Zardo e Faggioli che lungo la penisola e in tutto il Continente dettano legge. Alla Coppa Carotti ci arrivano per trovare i punti necessari alla conquista del Campionato Italiano. I due si studiano durante le prove, ma non si spingono oltre. Aspettano la gara per dare sfogo alle loro vetture e provare a prendere quei punti considerati di platino. Alla partenza, però, Simone Faggioli ci arriva preoccupato, non sorride quasi un presentimento lo stesso avvolgendo insieme alla sua Osella. Parte come al solito ma dopo poche curve sbanda e finisce la sua corsa contro una parete di roccia dove, oltre, alla gara s'infrange il sogno di riconquistare il Campionato. Zardo non si lascia scappare l'occasione, arriva al Terminillo in 6.01.84 aggiudicandosi la Coppa Carotti e, alla fine, anche il tricolore. Nel 2006 la gara vive un momento, naturale, di stanca anche se una grande e prestigiosa novità arriva dagli organizzatori che dopo quasi 50 anni, "scoprono" che la Coppa Bruno Carotti ha due edizioni in più. Franco Allegri, ineguagliabile direttore di gara e

mente storica della Coppa Carotti, rovistando nella sua personalissima e preziosa bacheca ha riportato alla luce le due edizioni della corsa rimaste nel dimenticatoio. Era l'anno 1950, nei primi giorni di settembre perse la vita in un incidente stradale il pilota reatino Bruno Carotti che qualche giorno più tardi avrebbe preso parte all'edizione del "Volante d'Argento" in programma lungo la strada del Terminillo. Dopo il tragico evento, gli organizzatori dell'A.C. Rieti vollero intitolargli la gara. Nel 1950 a bordo di una fantastica Lancia Aprilia vinse Guido Mancini, uno tra i più grandi piloti mai espressi dalla città di Rieti che onorò nel miglior modo possibile la memoria dello sfortunato Carotti. L'anno successivo, nel 1951, la seconda edizione finì nella mani di Guido Cestelli Guidi che con un'Alfa Romeo 2500 conquistò la vetta e la Coppa Carotti. Ci vollero altri 15 anni perché qualcuno rispolverasse la Coppa Carotti che dal 1966 anima l'estate dei reatini e degli appassionati di mezza Europa. Tornando alla gara del 2006, come sempre ci sono i migliori ma sembrano assopiti, dal caldo e dalle macchine che sembrano non voler correre. E' una corsa "strana" dove alla fine torna alla vittoria Pasquale Irlando, che conquista la sua settima Carotti, con il tempo di 6.04.62.

Nel 2007, però, ci sono le novità. Piloti di nuova generazione, il mitico George Plasa su tutti che con la sua Bmw da 600 cv. arriva al Terminillo in 5.57.12, altri di vecchio stampo sempre catturati dal fascino di una strada che non ha eguali in tutto il Pianeta e che per quanto andrà in scena, faranno diventare la Coppa Carotti il "Master" delle cronoscalate mondiali. Un'annata storica che va dal record di iscrizioni, oltre 280 adesioni pervenute agli organizzatori con oltre 20 Formula, fino al record del tracciato firmato dallo spagnolo Ander Vilarino che l'8 luglio scala il Terminillo a bordo di una Reynard col fantastico tempo di 5.31.44 facendo impazzire i quasi 10mila spettatori presenti lungo il percorso. Una prestazione incredibile che porta alla mente i successi di Pignard e Egozgue, e che riscattano i mancati successi del padre Andres tornato a Rieti dopo 20 anni per prendersi una rivincita da incorniciare.

Storie, fatti e

personaggi di una competizione capace di catturare le attenzioni di decine di migliaia di persone e che fa parte della storia sportiva di questa città dal quel lontano 1966. Se ogni anno diventa sempre più prestigiosa non lo si deve non solo ai piloti e le loro vetture, ma soprattutto a chi lavora dietro le quinte. Un ringraziamento speciale va senza dubbio all'Automobil Club di Rieti che tra mille difficoltà riesce sempre ad organizzare la manifestazione. Ogni anno c'è un esercito di persone che segue con passione e professionalità, l'evento in tutti i suoi segmenti: dal personale Aci ai commissari di percorso, dai cronometristi alle forze dell'ordine, fino ai vari sponsor che insieme agli Enti rendono possibile il tutto.

La Coppa Carotti, nonostante tutto, continua a scrivere pagine indimenticabili che per gli appassionati sono come la criptonite per Nembo Kid. A volte non importa quali e chi sono i piloti, a volte non importa neanche chi vince. Importa solo che la corsa ci sia e che il rombo delle vetture si ascolti in tutta la Valle Santa. Un momento magico che trasporta la gente sulle pendici del Terminillo come in un grande accampamento. Ore ed ore sotto il sole per veder sfrecciare una vettura, ore ed ore per vedere se in quella curva il campione di turno ci arriverà in sesta piena o, invece, rallenterà. Ore ed ore passate ad aspettare che qualcuno annunci il nuovo record. Una magia che si ripete da quasi mezzo secolo... e domenica 6 luglio si ripartirà dalla Colonna di Lisciano. Per continuare questa meravigliosa storia: una favola fatta di motori, curve, cuore e anima.

**Paolo Ansovini**