



Trento - Bondone

66ª edizione - 2 e 3 luglio 2016



Il Civm dei grandi numeri verso il Bondone Tschager ricorda le emozioni vissute qui

Messe alle spalle quattro gare, per i piloti impegnati nel Civm, il campionato italiano della salita, arriva il momento di cominciare a stringere i tempi per guadagnare posizioni nella classifica generale e soprattutto in quelle di gruppo e di classe. Il primo terzo della stagione ci ha fatto capire che, ancora una volta, il binomio da battere, sia in campo italiano sia in campo europeo, è quello composto da Simone Faggioli e dalla sua Norma M20 FC, che si sono imposti in tutte le gare alla quali hanno preso parte, con l'eccezione della sfortunata Verzegnis – Sella Chianzutan, fermata per pioggia prima che le vetture più veloci potessero cominciare a salire. Christian Merli è sempre lì, ad un passo da lui, ma per colmare quella spanna che li divide da tempo servirebbero risorse tecniche (e quindi economiche) di cui per il momento il veloce pilota trentino non dispone.

Una delle note più interessanti della stagione, al di là delle graduatorie, sta nella partecipazione sempre più massiccia che connota le tappe del Campionato Italiano. Piloti navigati e nuove leve dell'automobilismo sportivo si iscrivono in numero sempre più significativo alle gare, talvolta creando persino problemi di sovraffollamento.

Grattacapi che per ora non riguardano la Scuderia Trentina, protesa da mesi nello sforzo organizzativo necessario per dare vita alla 66ª edizione della Trento – Bondone, che si svolgerà domenica 3 luglio. Le iscrizioni sta già arrivando con la consueta continuità, presso la sede di via Rienza, e i tanti tasselli stanno per essere posizionati ciascuno al proprio posto, quali numeri si raggiungeranno è ancora presto per dirlo.

Partecipare a questa sfida, ogni pilota lo sa, significa vivere un'esperienza particolare, talvolta unica. Ne sa qualcosa uno dei migliori talenti espressi dal motorismo regionale negli ultimi trent'anni, che risponde al nome di Franz Tschager, il pilota di Cardano che fra il 1987 e il 2002 ha mietuto successi nella diverse classi, pur senza mai riuscire a vincere il titolo italiano assoluto per una serie di cervelottiche norme. Franz ha “domato” i cavalli di una Golf di gruppo N e poi di gruppo A, poi una Scirocco sempre di gruppo A, di nuovo una Golf, prima di salire su una Lucchini motorizzata Alfa Romeo nel 1994, una Breda Bmw nel 1996 e 1996, una Lucchini Bmw dal 1997 al 1999, una Osella Bmw dal 2000 al 2002.

«La Trento – Bondone è sempre stata una gara sé – racconta – nel panorama delle corse italiane, perché per vincerla ogni dettaglio deve essere curato al massimo. Inoltre bisogna saper dosare freni e gomme, dato che dopo un inizio veloce l'ultima parte è molto lenta e li sollecita molto».

Franz nel 2007, tornato in pista dopo una lunga assenza nel Civm, fu protagonista di un duello memorabile con l'indimenticato Lionel Regal e diede sfoggio di tutta la sua classe. Cosa ricordi?

«Avevo deciso di disputare quella gara per dimostrare a chi sosteneva che le vetture formula 3000 non erano adatte per questo tipo di competizioni che aveva torto. Da cinque anni non correvo più e per giunta la mia vettura, una Lola, non era stata preparata ad hoc per questi percorsi e non era stata dotata delle gomme giuste, ma nonostante tutto riuscii ad arrivare alle spalle di Regal e davanti ad Irlando, Bormolini, laquinta, Faggioli e Merli. Credo di essere riuscito nel mio intento, anche se non ho ancora visto un pilota di vertice scommettere sui questo tipo di macchine per vincere il campionato».

Vieni ricordato anche perché ad un certo punto hai abbandonato il Civm per dedicarti solo al campionato Europeo. Come maturò quella decisione?

«Semplice, i regolamenti erano stati progettati in modo che potessero aggiudicarsi il titolo italiano vetture meno performanti della mia e quindi per protesta contro questo sistema mi sono chiamato fuori».

Come si sono evolute le vetture rispetto ai primi anni Duemila?

«I passi in avanti più decisi sono stati compiuti nella costruzione degli pneumatici, la cui carcassa e la cui mescola è

cambiata, ma i motori non sono cambiati granché e l'aerodinamica è meno esasperata rispetto ad allora, per permettere anche ai piccoli costruttori di rimanere nel gioco».

Per quanto riguarda la sfida fra Simone Faggioli e Christian Merli come la vedi dall'esterno?

«Il pilota toscano conosce alla perfezione ogni dettaglio di ogni gara e la affronta sempre in maniera ottimale, mentre Christian deve ancora fare esperienza alla guida di queste vetture, ma a me piacerebbe vedere, per una volta, un duello ad armi pari, che non abbiamo mai visto. Il motore di cui dispone Faggioli è nettamente più performante di quello di derivazione motociclistica montato sull'Osella di Merli, che paga un pensate dazioni soprattutto sul piano della "coppia"».

[LE IMMAGINI DI TSCHAGER ALLA TRENTO - BONDONE DEL 2007](#)