

Alla kermesse del **2 aprile** ci sarà pure una trentina di **moto** guidate da ex campioni. In vetrina "statica" annunciate una Yamaha di **Rossi** e una Honda

di **Claudio Ernè**

Rombo di motori, urla di scari-chi liberi, stridio di pneumatici, profumo d'olio ricinato nell'aria. E poi bolidi rossi che in un attimo spariscono al di là di una curva. Ritorna la Trieste-Opicina, quella vera con gli acceleratori premuti a tavoletta, con i numeri dipinti di bianco sugli sportelli, sul cofano e sulle carene della moto. Ritorna alla grande il 2 aprile proponendo al pubblico degli appassionati e non emozioni vere che sul tragitto che si conclude all'Obelisco mancavano dal 1971, quando fu disputata l'ultima edizione della più veloce gara in salita d'Europa. Poi più nulla, solo i tiepidi "brodini" delle edizioni rievocative disputate tra i birilli e imbrigliate in una velocità da ciclomotore anni Cinquanta. In sintesi bolidi prepensionati, frenati e spediti anzitempo in garage assieme ai piloti che avevano rinunciato al brivido e al rischio a favore della regolarità scandita dagli orologi regolati sui 30 all'ora.

Ora si ritorna all'antico per iniziativa del Motoclub Trieste e del Club dei Venti all'ora che hanno costituito, presieduto dall'avvocato Emilio Terpin, un comitato organizzatore che ha ottenuto la collaborazione del Comune e in dettaglio dell'assessore al Turismo Maurizio Bucci. L'ambizione è quella di riuscire a organizzare ogni anno una kermesse primaverale in cui sono protagonisti i motori, i piloti e la velocità.

Ecco perché sul tracciato della Trieste-Opicina le balle di paglia segneranno il limite esterno delle curve e due bandiere a scacchi bianchi e neri sventoleranno in via Fabio Severo e all'Obelisco, rispettivamente linea di partenza e di arrivo. Decine e decine di meccanici nelle prossime settimane metteranno a punto i propulsori e sceglieranno i rapporti della trasmissione più adatti ad affrontare la salita. Pneumatici e assetti completeranno l'adattamento delle auto e



Una suggestiva immagine d'epoca della Trieste-Opicina

# Addio limiti, si va a tavoletta Torna la vera Trieste-Opicina

Motoclub e Venti all'ora si alleano e rilanciano la formula dei bolidi assente dal 1971. Tra i miti che sfidarono le curve verso l'Obelisco anche Tazio Nuvolari su Alfa Romeo



L'Alfa otto cilindri con a bordo Tazio Nuvolari nel 1930

delle moto al percorso. In totale sono 16 curve e sei rettilinei su cui i bolidi mezzo secolo fa superavano abbondantemente i 140 chilometri all'ora.

Nel 1930 Tazio Nuvolari a bordo di un'Alfa Romeo otto cilindri della neonata scuderia di Enzo Ferrari impiegò cinque minuti e 59 secondi per completare il percorso non ancora asfaltato: la media fu sen-

zionale: 98,158 chilometri orari. Una velocità altissima, un record che resistette per 20 anni. L'anno precedente, il 1929, aveva trionfato Achille Varzi, sempre a bordo di una rossa Alfa Romeo. Nuvolari e Varzi, due piloti entrati nel mito, autori di gare memorabili e di sfide che divisero gli appassionati in due clan. Qualcosa di analogo a ciò che di lì a qual-



La tribuna Faccononi da cui si potevano seguire le scalate verso Opicina

che anno avrebbe suscitato a livello di massa nel ciclismo la rivalità tra Gino Bartali e Fausto Coppi, o per citare la musica lirica, tra Maria Callas e Renata Tebaldi. Nelle edizioni della Trieste-Opicina fino al 1958 alle automobili si affiancavano le moto e i sidecar. Ecco perché gli organizzatori della manifestazione, in programma il prossimo 2 aprile, hanno

deciso di riprendere questa tradizione, invitando una trentina di "due ruote" di assoluta eccellenza - Norton, Benelli, Ducati, Mondial, Guzzi, Bmw, Mv Agusta, Della Ferrera, Bianchi - per affidarle a piloti più volte campioni del mondo. Phil Read, sette volte iridato, ha assicurato la sua presenza: ci saranno Marco Lucchinelli, Eugenio Lazzarini, Pierpaolo

Nell'occasione il cielo sarà solcato da **aerei** d'epoca dell'Associazione "Jonathan" tra cui un triplano **Fokker** replica del velivolo del **Barone Rosso**

Bianchi, Sandro Baumann, tutti "iridati" in questa o quella categoria. È prevista anche un'esposizione statica di moto importanti nell'evoluzione tecnica di questo mezzo di trasporto. Lo spunto è direttamente collegato alla rassegna che lo scorso settembre indusse migliaia di persone a visitare le navate della Pescheria centrale dove il Moto Club Trieste celebrava pubblicamente i suoi 110 anni di vita. Tra le moto esposte nella rassegna statica di aprile gli organizzatori - Stefano Zuban e Francesco di Lauro - danno per acquisita al 90% la presenza di una Yamaha Gp portata in gara negli anni scorsi da Valentino Rossi e di una Honda che fu di Marc Marquez. Alcuni dettagli di queste prestigiose presenze, come dicevamo, devono comunque essere ancora messi a fuoco.

Ma non basta. Per completare questa festa del motorismo d'antan, il cielo di Trieste sarà solcato dagli aerei d'epoca dell'Associazione "Jonathan". Tra essi un triplano Fokker, replica del velivolo del "Barone Rosso", e un biplano Sopwith Camel reso famoso dalle strip di Snoopy, il braccetto di Charles Schulz. È stato varato anche un programma culturale in cui spiccano due incontri col pubblico che si svolgeranno nella sala del Consiglio comunale nella mattinata di martedì 31 marzo: relatori Andrea de Adamich, pilota Alfa Romeo nato a Trieste che portò al successo la Giulia Gta e la 33, poi commentatore televisivo delle più importanti gare automobilistiche e motociclistiche, e Marco Masetti, ex direttore di AutoSprint e MotoSprint. Gli incontri sono organizzati in collaborazione con l'Ordine dei giornalisti e l'Ussi, l'Unione stampa sportiva italiana. Al termine dell'incontro un rappresentante del Comune consegnerà una targa ad Andrea de Adamich in segno di riconoscimento per le sue vittorie di pilota e per la sua attività giornalistica.