

La VI Coppa Ascoli avversata dal maltempo

Il vivo successo che arride sempre più di edizione in edizione alla Coppa Ascoli risiede indubbiamente nella sua formula che ammette solo le vetture della categoria sport nazionale, e che pertanto riesce a valorizzare appieno le possibilità di queste macchine, possibilità che in altre prove ove sullo stesso percorso gareggiano le vetture corsa e sport internazionale, sfuggono alla gran massa del pubblico che non sta a sottolineare le differenze di cilindrata e di caratteristiche, ma che solo si sofferma a guardare i tempi assoluti.

Ad Ascoli invece le macchine sport nazionali possono darsi battaglia tra di loro, ad armi pari, su un circuito particolarmente indovinato, prerogativa questa che ha cooperato in gran parte all'interessamento posto dai piloti a questa bella manifestazione, dato che per lo più le macchine della sport nazionale vengono ammesse alle gare in salita, che pur essendo degli ottimi banchi di prova, non possono certamente dare ad un pilota la stesse soddisfazioni di una corsa in circuito chiuso.

Questi in breve i motivi per cui la IV Coppa Ascoli ha raccolto anche quest'anno un notevole numero di iscritti ed ha fatto accorrere ai margini del suo percorso una folla considerevole.



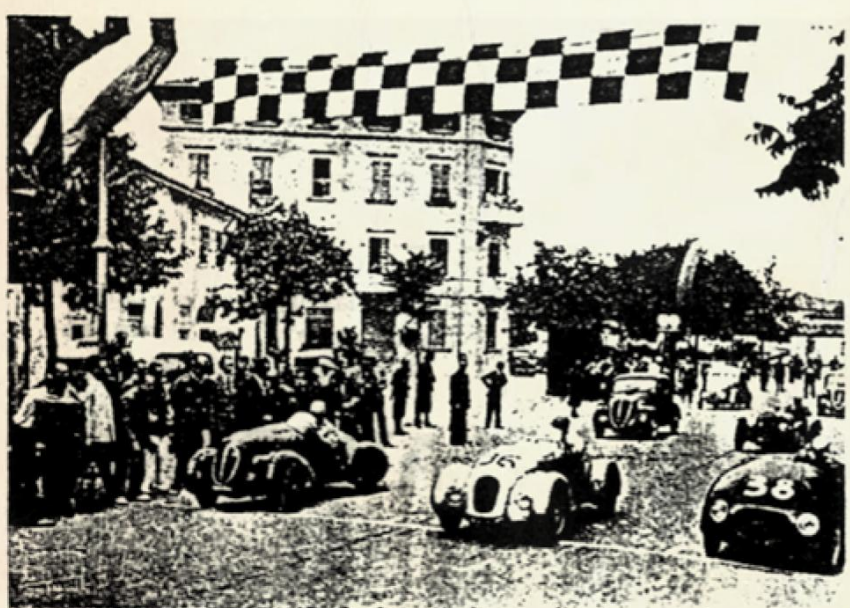
Ovidio Cappelli, vincitore con la Fiat tra le 1500.

Successo dunque completo se... Disgraziatamente c'è sempre qualche se che si sobbarca l'ingrato compito di creare nello svolgimento delle manifestazioni qualcosa che viene a sminuirne od a falsarne i risultati.

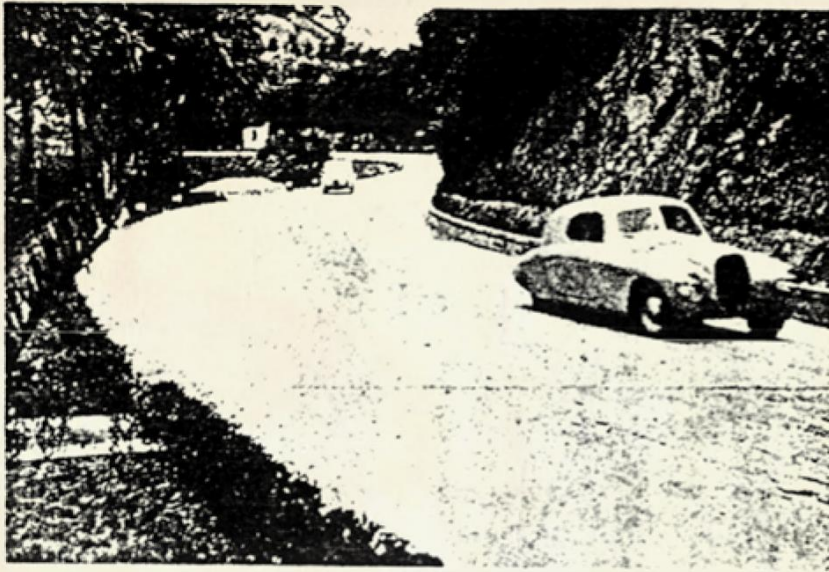
Ad Ascoli il... se è stato costituito da

un violentissimo temporale che si è abbattuto con rovesci d'acqua sul percorso durante la seconda gara, quella delle vetture fino ed oltre 1500. Così mentre le 750 e le 1100 hanno potuto compiere una corsa regolarissima sul campo di gara perfettamente asciutto ed aderente, le seconde si sono venute a trovare impossibilitate nella loro azione da un terreno reso sdruciolevole dalla pioggia e dalla visibilità resa nulla dalla cortina d'acqua inviata con grande abbondanza da Giove Pluvio a rinfrescare i piloti.

Da questa situazione non se ne poteva sortire che con dei risultati inconcludenti, poichè è ovvio che per quanta stima si possa avere di un pilota come Grotti e per quanto sorprendenti possano essere le doti di velocità e maneggevolezza della brillantissima Fiat 1100, non si può ammettere che un tale binomio possa avere il sopravvento su un pilota quale Franco Cortese, il favoritissimo, e sulla velocissima Alfa Romeo 2300 Mille Miglia del valmo pilota della Squadra Ambrosiana. E' d'uopo rilevare poi che il percorso delle Zappelle è abbastanza veloce, come lo confermano gli oltre 92 di media raggiunti dal vincitore assoluto con una Fiat 1100, e quindi le macchine di maggiore cilindrata e notoriamente più veloci non avrebbero certamente faticato a superare con larghezza questa media se le condi-



La partenza delle piccole 500.



Le 1100 e le 500 si inseguono sul tortuoso percorso.

(foto Cav. B. Coppola)

zioni di praticabilità del terreno non fossero venute improvvisamente a mutarsi per suaccennato cambiamento del tempo.

Ciononostante la giornata d'Ascoli può considerarsi assai ben riuscita e questa nuova edizione ha raggiunto lo scopo di sempre maggiormente elevare le sorti dell'automobilismo sportivo - utilitario nella interessante zona, ed una volta ancora gli esperti organizzatori hanno potuto dimostrare di essere veramente a posto e meritano ogni elogio.

Come abbiamo detto gareggiano prima le macchine fino a 750 e fino a 1100 che partono agli ordini di S. E. il Prefetto alle 16.20 ed alle 16.21. Al primo giro, ne dovranno essere compiuti 12 per un totale di Km. 81.600, nelle 1100 guida Grotti seguito da Quintavalla e Boccosi, mentre nella 750 è in testa Baravelli seguito da Leonardi e Collavo, Garagnani

si insinua al secondo posto tra le 1100 al secondo giro mentre Coppa Zuccari finisce fuori strada ferendosi ma non gravemente. Le posizioni rimangono immutate fino al settimo giro ove si registra la retrocessione di Quintavalla al quinto posto, mentre all'ultimo Boccosi riesce a passare terzo. Grotti vince comodamente dopo aver nettamente dominato tutti gli avversari facendo così conquistare alla indovinata vettura della Fiat un'altra lusinghiera affermazione.

Nella gara delle 750, che è stata tiratissima, le posizioni dei primi giri non hanno subito mutamenti e solo alla fine Baravelli ha dovuto cedere il comando a Leonardi che lo ha preceduto sul traguardo di soli pochi secondi. Anche in questo gruppo, come pure nelle 1100 la lotta si è svolta tutta tra vetture Fiat ma non per questo è stata scialba dato

l'accanimento e la passione con cui i giovani piloti si sono impegnati anche verso la fine quando le prime avvisaglie dell'imminente temporale avevano cominciato a rendere sdruciolevole l'asfalto.

Nelle maggiori classi, che hanno preso la partenza alle 18.10 assumono sin dall'inizio il comando dei due gruppi Capelli con la Fiat nelle 1500 e Cortese nelle oltre 1500. Essi sono seguiti l'uno da Grolla, Bellurci e Carrieri, l'altro da Lami, Balestrero e Randaccio. Subito al primo giro si ritira Gigi Villoresi ed all'ottavo si ritirerà pure Grolla. Le posizioni al comando non mutano e la vittoria nei due gruppi è appannaggio di Ovidio Capelli che con la Fiat porta per la terza volta nella giornata al successo i prodotti della nostra massima Casa, e di Franco Cortese che ci ha oramai abituati alle sue nette vittorie nella categoria con il suo bello spyder Alfa Romeo 2300 Mille Miglia, carrozzato come è noto dalla Tou-

Sia la forzata andatura imposta dai primi, sia le difficoltà di marcia create dalla pioggia, hanno ridotto all'arrivo del 50 per cento i partiti.

Ecco la classifica:

Primo assoluto: Grotti Enzo in 52'44";

Classe fino a 750: 1. Leonardi Sesto in 56'35"1; 2. Baravelli Giulio in 56'43"1; 3. Collavo Vittorio in 57'13"3; 4. Pacini Ettore, fermato all'11. giro; 5. Brutti Pietro, fermato al 10. giro, tutti su Fiat 500.

Classe da 750 a 1100: 1. Grotti Enzo in 52'44"1; 2. Garagnani Gualtiero in 52'59"1; 3. Boccosi Bruno in 53'30"2; 4. Fumagalli Malachia in 53'21"2; 5. Quintavalla Giovanni in 53'40"4, tutti su Fiat 1100.

Classe da 1100 a 1500: 1. Capelli Ovidio su Fiat in 57'25"1; 2. Belurci Luigi su Lancia Aprilia in 57'49"3.

Classe oltre 1500: 1. Cortese Franco in 52'52"3; 2. Lami Catulli in 54'43"4; 3. Balestrero Renato in 58'29" tutti su Alfa Romeo.

**COSTA SOLTANTO
30 lire**

(franco di porto nel Regno)

Ogni meccanico e tutti coloro che lavorano nel campo dei motori debbono subito provvedersi dell'interessantissimo manuale dell'Ing. F. Buffoni, intitolato:

IL MECCANICO RIPARATORE

Grandioso volume di 500 pag. riccamente illustrate con chiari disegni e che insegna a riparare tutte le autovetture e gli autocarri a scoppio e Diesel di qualsiasi marca e tipo.

Richiedetelo inviando vaglia alla

S. A. L'EDITRICE
MILANO - Via Fieno N. 6

E' UN LIBRO INDISPENSABILE