

Mario Tadini, specialista delle prove in salita ha conseguito un'altra brillantissima vittoria. Eccoli mentre con la nuova Alfa-Corse Sport si avventa verso il traguardo del Colle della Maddalena, ove si affermerà primo assoluto della Corsa dei Colli Torinesi.

La Corsa dei Colli Torinesi

24 Aprile XVI

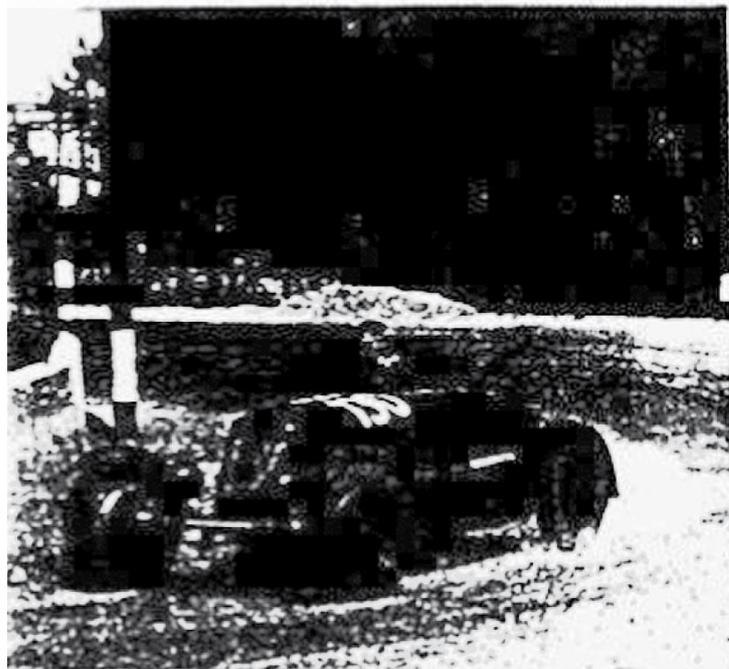
La Sede Provinciale di Torino del R.A.C.I. ha fatto disputare, domenica scorsa 24 aprile, la ormai tradizionale corsa dei Colli torinesi su di un nuovo, pittoresco e non facile percorso sfruttante, dalla partenza all'arrivo, il massimo dislivello offerto dalla catena collinare sino al culmine della Maddalena (m. 700): e per la quarta volta ha ottenuto un ottimo successo.

Successo particolarmente di concorrenti, numerosissimi e bene agguerriti: successo più tecnico che propagandistico, in quanto le caratteristiche non spettacolari di gran parte del tracciato prescelto non hanno favorito quella grande affluenza di pubblico ch'era logico attendersi, data la classe e la combattività dei gareggianti, e data anche la meravigliosa giornata di mite sole primaverile, che rallegrò la bella competizione. Forse a questo non eccezionale concorso di pubblico per una corsa che si prevedeva — e fu realmente — bellissima, hanno contribuito le severe misure prese dagli organizzatori per evitare ogni incidente, nell'interesse dei concorrenti e del pubblico stesso: l'anticipato rigoroso sbarramento della salita del Pino, l'assoluto divieto di stazionare ai margini della strada se non nelle località sopraelevate appositamente

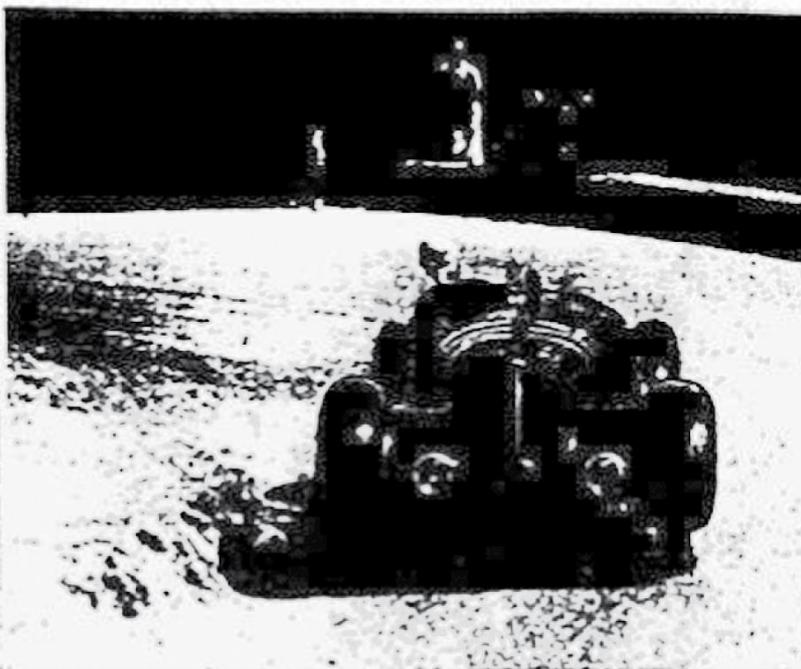
riservate, ecc. Misure di sicurezza che si rivelarono in pratica più che opportune, che permisero il raggiungimento di risultati regolarissimi e ridussero ad un minimo veramente trascurabile gli incidenti stradali, malgrado le difficoltà del percorso nuovo ai più, e che i concorrenti non avevano potuto assaggiare che in poche prove ad andatura turistica, poichè nei giorni precedenti la corsa il percorso non venne mai chiuso al traffico, particolarmente intenso sulla salita del Pino.

La corsa è stata presenziata dal Federale di Torino Piero Gazzotti, che alla linea di traguardo sul piazzale del bivio alla Madonna del Pilonc volle dare personalmente le partenze a quasi tutti i concorrenti, e da S. E. il Prefetto di Torino, che con le altre Autorità cittadine assistette ai passaggi dall'apposita tribUNETTA dell'Eremo, poco prima del traguardo d'arrivo.

Il percorso, com'è noto, comprendeva la classica salita del Pino, su strada tutta ottimamente asfaltata, con numerose curve e pochi tratti di « respiro » per le macchine e per i corridori; il nuovo tratto della strada collinare alta, dal bivio del Pino all'Eremo, strada nuovissima, non ancora asfaltata



Nando Barbieri secondo assoluto con la Maserati 1500, alle prese con tornanti del Pino.



Il calmo e compostissimo Franco Cortese, primo assoluto con l'Alfa Romeo 1200 M.M. della categoria sport nazionale.

ma sistemata per l'occasione con notevoli lavori di cilindratura dal Municipio di Torino, con pendenze più dolci — salvo l'ultimo tratto — e qualche brevissimo rettilineo pianeggiante; mentre l'ultimo tratto si svolgeva nella non ampia ma ottima strada boscosa, dall'Eremo al Colle della Maddalena, con sensibile salita d'ipprima, e arrivo al traguardo in leggerissima discesa. Dei tre tratti, a caratteristiche diverse, il più difficile risultò quello intermedio, che per la minor entità delle pendenze permetteva alle vetture anche di minore cilindrata le più elevate velocità, e qui infatti ebbero a verificarsi le poche uscite di strada lamentate da qualche concorrente.

In totale, 9100 metri di strada con 480 metri di dislivello.

Dell'organizzazione abbiamo già detto in principio: ottima e scrupolosa alle partenze, all'arrivo e lungo tutto il percorso; curata con signorilità e larghezza di mezzi dal R.A.C.I. di Torino, e in particolare modo dal Direttore di corsa Col. Ernesto Coop; rapidissimo e perfetto il servizio di cronometraggio disimpegnato da Clossio, Martinetto e Vizio. Imponenti gli apprestamenti di sicurezza lungo tutto il percorso, e ben curato il servizio d'informazioni con apposite reti telefoniche colleganti i punti principali del tracciato. Unico appunto: quello di non aver prevista la chiusura del percorso per le prove della vigilia, ciò che d'altra parte ha messo tutti i concorrenti su di un piede di parità.

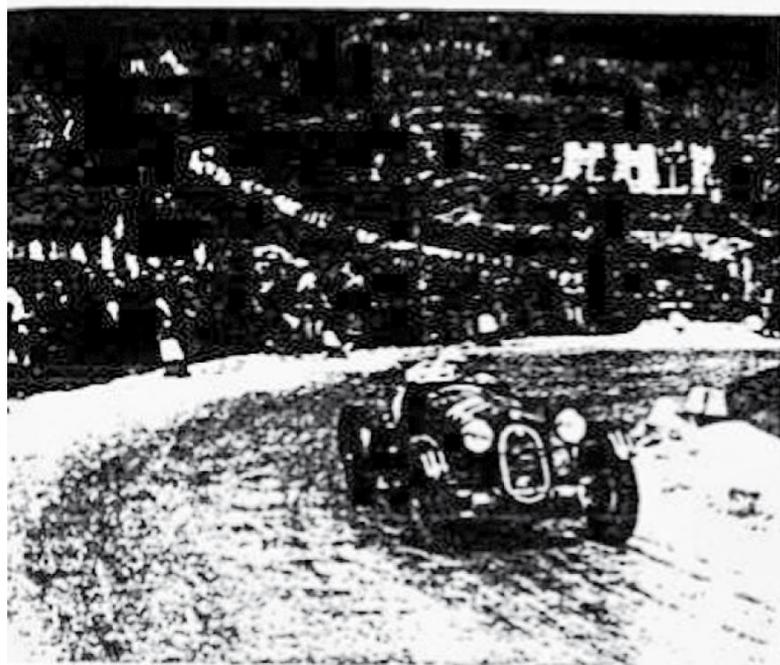
La gara ha avuto inizio alle dieci del mattino, con la partenza della classe 750 — vetture sport nazionali —: un nutritissimo stuolo di « Topoline », tutte con testa Siat e variamente apprestate per la corsa in salita, dalla normale guida interna al piccolo siluro sport. I risultati di questa prima classe hanno detto ancora una volta le possibilità della più piccola vettura Fiat, anche su strade tormentate e difficili. Sulle 18 Fiat 500 partite, 16 hanno tagliato il traguardo d'arrivo in ottimi tempi, i primi dieci anzi nel breve spazio di un minuto. Vincitore della prima, disputatissima classe, il giovane torinese Darbesio, che sul suo grazioso

siluro « 500 » apprestatogli dalla Siat ha sfiorato i 6,4 Km. all'ora di media, staccando abbastanza nettamente il favorito dal pronostico, Spotorno, Garavini, A valle e il vincitore della Mille Miglia Baravelli si sono classificati nell'ordine.

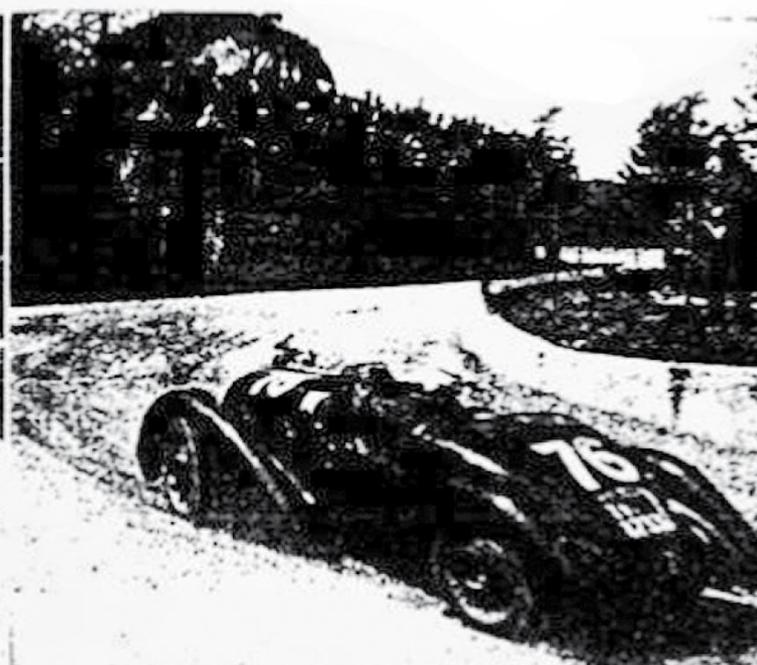
La vittoria di Darbesio non è però stata l'unica sorpresa della giornata. Anche nella seconda classe di vetture sport nazionali — sino a 1100 cmc. —, contro una preparatissima e numerosa schiera di Fiat 1100 del nuovo tipo M.M. di serie, e di tipo normale con applicazioni speciali, avevano la meglio due piccoli siluri Balilla Sport, il primo dei quali, magistralmente pilotato da Braida — il non dimenticato vincitore d'una Mille Miglia — ha superato la media di 70 Km. all'ora! Risultato meraviglioso, ove si tengano presenti le difficoltà del percorso, e si confrontino i tempi con quelli



La Berlinetta Fiat 1100 di Casalis della S. S. Parioli, prima tra le vetture chiuse della 1100.



Salvi del Pero, ottimamente classificato nella categoria sport con l'Alfa Romeo 1100.



L'impetuoso stile di Braida che con la Balilla Sport ha vinta la combattutissima classe 1100.

ottenuti nelle altre classi ed anche dalle vetture da corsa: lo stesso Tadini, vincitore assoluto sulla potente *Alfa-Corse*, pur avendo a disposizione un numero di cavalli quasi decuplo, non riusciva a guadagnare nei confronti della leggera e minuscola *Balilla* neppure un minuto!

Il comportamentismo di tutte quante le vetture concorrenti in questa classe — tutte Fiat — è stato del resto superiore ad ogni elogio e ad ogni aspettativa: basti dire che tutte le 18 macchine partite hanno regolarmente raggiunto il traguardo in tempi ottimi, e che tra il primo ed il decimo classificato non v'è neppure mezzo minuto di distacco! Degna di nota, tra l'altro, la corsa di Casalis che, sulla 1100 aerodinamica allestita dalla Siatà della S. S. Parioli, si classificava al quinto posto, primo delle numerose « guide interne », perdendo il quarto posto per un solo quinto di secondo!

La terza classe di vetture sport nazionali — quella sino a 1500 cc. — offriva col vincitore la terza sorpresa della giornata: che qui, davanti al gruppo delle *Aprilia*, una delle quali pilotata dal Campione italiano Lurani, s'imponeva per un secondo e 4/5 la Fiat 1500 surcompresa del biellese Bracco, mentre gli altri due difensori dei colori della Fiat, che il pronostico dava come favoriti — Capelli e Minio — giungevano invece al traguardo sensibilmente staccati. Anche in questa classe, tutti gli otto concorrenti partiti sono regolarmente arrivati.

Resultati conformi alle pre-

visioni si avevano invece nella classe oltre 1500 cmc., quella ove si registrò il maggior numero di defezioni. Assente Ragnoni, per incidente occorsogli in allenamento la vigilia, ed uscito di strada senza danni Salvi del Pero, la vittoria non poteva sfuggire a Franco Cortese, che oltre al primato di classe conquistava anche quello di categoria alla media di 73 Km. all'ora: media non eccezionale, che risente della mancanza di lotta nel gruppo delle Alfa 2300.

Anche nella categoria sport internazionale, aperta alle vetture senza limitazione di cilindrata in classe unica, la defezione di Dusio, che non prendeva la partenza per rottura di una valvola pochi istanti prima del via, toglieva molto interesse alla lotta, riducendo ad uno solo il già ridottissimo numero dei candidati alla vittoria assoluta. E secondo il pronostico Mario Tadini poteva con facilità aggiungere un nuovo alloro alla ricca collana delle sue vittorie in salita, incalzato da Barbieri che — sulla piccola 1500 Maserati — ha fatto una corsa coraggiosa e bellissima.

In complesso, su 70 vetture iscritte, 59 hanno preso il via e 54 sono arrivate al Colle della Maddalena, ove il traguardo d'arrivo veniva tolto alle 12.15. Alle operazioni di controllo delle vetture vincitrici, adunate sul piazzale del Colle, all'ingresso del Parco assisteva con il Direttore di Corsa anche il collega Filippini Vice-Presidente della F.A.S.I.

Ecco le classifiche:



Darbesio primo delle « 750 » con la Fiat 500 - Siatà sulla strada del Pino. (fotografie Bettrone, Torino)

Categoria Sport Nazionale

Classe fino a 750 cmc. (Partite 18 vetture, arrivate 16, tutte Fiat 500 testa Stata): 1. Darbesio Emilio in 8'12"2 alla media di Km. 61,933; 2. Spatorno Franco in 8'37"1 alla media di Km. 63,340; 3. Gavarini G. in 8'41"4 alla media di Km. 62,782; 4. Avalle Pierino in 8'49"4; 5. Baravelli Giulio in 8'54"1; 6. Leonardi Sesto in 9'3"1; 7. Foscarini Paolo in 9'12"2; 8. Collavo Vittore in 9'12"2; 9. Avalle Mario in 9'15"4; 10. De Sanctis Luigi in 9'18"2; 11. «Portos» in 9'32"4; 12. Meomartini Ferdinando in 9'39"1; 13. Cortesi; 14. Pezzoli; 15. Debenedetti; 16. Di Rovasenda.

Classe fino a 1100 cmc. (Partite 18 vetture, arrivate 18): 1. Braidà Mario su *Balilla Sport* in 7'42"2 media Km. 70,847; 2. Garagnani Gualtiero su *Balilla Sport* in 7'49"2, media Km. 69,790; 3. Albertario Mario su Fiat 1100 spec. in 7'52"2 media Km. 69,347; 4. Campigli Virgilio su *Balilla Sport* in 8'0"2; 5. Casalis Alessandro su Fiat 1100-Stata in 8'0"3 (1. guide int.); 6. Monticello Aldo su *Balilla Sport* in 8'1"2; 7. Quintavalla Giovanni su *Balilla Sport* in 8,2"2; 8. Crotti Enzo su Fiat 1100 spec. in 8'6"1; 9. Pelassa G. su Fiat 1100 M.M. in 8'7"3; 10. Casalegno Vittorio su Fiat 1100 M.M. in 8'10"2; 11. Giusti Giorgio su *Balilla Sport* in 8'11"4; 12. Castiglioni G. su *Balilla Sport* in 8'17"1; 13. Coppa-Zuccari D. su Fiat 1100 in 8'18"1; 14. Cimbrato A. su Fiat 1100 in

8'19"2; 15. Koeliker; 16. Faccioni; 17. Gatti; 18. Pinsero.

Classe fino a 1500 cmc. (Otto vetture partite, tutte arrivate): 1. Bracco Giovanni su Fiat 1500 in 7'36"2 media Km. 71,778; 2. Lurani conte G. su *Lancia Aprilia* in 7'38"1 media Km. 71,700; 3. Caligari Oscar su *Lancia Aprilia* in 7'58" media Km. 68,334; 4. Capelli Ovidio su Fiat 1500 in 8'9"1 media Km. 66,965; 5. Marconcini Fernando su *Lancia Aprilia* in 8'21"1; 6. Ravano su *Aprilia*; 7. Cornaglia Medici id.; 8. Minio su Fiat 1500.

Classe oltre 1500 cmc. (Cinque vetture partite, 4 arrivate, tutte *Alfa Romeo* 2300): 1. Cortese Franco in 7'27"2 alla media di Km. 73,223; 2. Lippi Catullo in 7'37"2 alla media di Km. 71,621; 3. Balestrero Renato in 7'39"1; 4. Misaglia G. in 7'44"2.

Categoria Sport Internazionale

Classe unica, senza limitazione di cilindrata. (Vetture partite 9, arrivate 7): 1. Tadini Mario su *Alfa Corse* 3000 in 6'45"4 media Km. 80,728 (miglior tempo della giornata); 2. Barbieri Guido su *Maserati* 1500 in 6'57"1, media Km. 78,561; 3. Salvi del Pero G. su *Alfa Romeo* 2300 in 7'0"2 media Km. 77,925; 4. Quadri Leonardo su *Maserati* 1500 in 7'1"4 media Km. 77,666; 5. Wilhd su *Alfa Romeo* 2336 in 7'2"3; 6. Tassari F. su *Maserati* 1500 in 7'10"4; 7. Gramolli G. su Fiat 1500 compress., in 8'3"2.

A proposito dell'utilizzazione dell'idrogeno

Nel N. 10 di «L'Auto Italiana» del corrente anno, pag. 54, il Sig. Aldo de Bartolomeis ha fatto alcune considerazioni su questo tema.

Il sottoscritto ritiene doverosa la seguente precisazione, in quanto l'articolo precitato prende le mosse da una nota riportata in un articolo dello scrivente, circa la disponibilità di idrogeno da parte di alcune industrie elettrochimiche.

Premettiamo che quando si tratta un argomento complesso, come quello affrontato dallo scrivente a proposito della utilizzazione di H come carburante ausiliare, bisognerebbe disporre di spazio ben più considerevole di quello normalmente assegnato alla Rivista a questi così detti articoli tecnici.

In linea di trattazione rigorosamente tecnica bisognerebbe naturalmente aggiungere la bibliografia dell'argomento discusso, la fonte di ogni dato riportato, la dimostrazione di ogni affermazione, ecc. Ma il lettore di una Rivista di carattere generale, come «L'Auto Italiana», deve comprendere la opportunità di evitare un eccessivo tecnicismo, e talvolta anche purtroppo, la necessità di sacrificare la precisione della dizione alla ristrettezza dello spazio concesso.

Come, spesso, dov'è constatare errori di stampa puramente materiali, dovuti essenzialmente alla impossibilità pratica di far correggere le bozze agli autori dei singoli articoli.

In ogni modo, ritornando al rilievo del Sig. de Bartolomeis, e data la forma colla quale ha creduto di dare tanta importanza alla nostra notizia, eccoci a dare tutte le spiegazioni del caso.

La fonte dalla quale è stata desunta è lo studio: «Impiego dell'idrogeno nei motori a combustione interna» del Ten. Col. G. A. Domenico Cosci, Rivista Aeronautica, Nov. 1937, pag. 253.

Tesualmente l'A. scrive (pag. 277): «Vi sono molte industrie elettrochimiche in Italia che ottengono come sottoprodotto ingenti quantità di idrogeno che, non trovando applicazioni, si versano nell'atmosfera. Così ad esempio, nei sottoindicati impianti della S. A. Cellulosa Cloro e Soda, vengono prodotti giornalmente i sottoindicati quantitativi d'idro-

geno (dalla elettrolisi del cloruro di sodio) che, non trovando delle richieste, vengono dispersi nell'atmosfera:

Impianti di Napoli	mc.	al giorno	5500
- - - roggia	"	"	6000
- - - Crotona	"	"	6000
- - - Ferrara	"	"	4000
- - - altre località	"	"	4500

Totale 26.000

In avvenire tali quantità d'idrogeno si prevede che possano notevolmente incrementarsi, in vista degli sviluppi del processo per l'ottenimento di cellulosa dal cloro, che permetterebbe di emancipare l'Italia dall'importazione di cellulosa...

Il Sig. de Bartolomeis fa anche alcune osservazioni sul motore a idrogeno-ossigeno, notando di non credere alla sua possibilità, per l'eccesso delle temperature sviluppate nella combustione.

Anche a questo proposito sarà bene chiarire che lo scrivente ha accennato a questa particolarissima versione del sistema Erren solo in forma accessoria e per le specialissime condizioni di alcune applicazioni militari, che potrebbero rendere interessante siffatta soluzione.

Comunque se, per la solita necessità di condensare il molto in poche parole, questo non era proprio spiegato nell'articolo dello scrivente, si doveva intendere che anche nel motore Erren a idrogeno-ossigeno, siano presenti nei cilindri certe percentuali di gas inerti, o del vapor acqueo, ricavato dallo scarico dei gas dei cicli precedenti.

Questo del resto risultava abbastanza chiaramente dallo schema illustrato di un motore del genere e riprodotto appunto nell'articolo dallo scrivente. Aggiungeremo infine che dati sul funzionamento a idrogeno-ossigeno, e risultati sperimentali di prove effettuate, si possono trovare nel citato ed esauriente studio del Col. Cosci, come anche in altri articoli di Riviste tecniche specializzate; per es.: «The Automobile Engineer», Settembre 1937.

Ing. G. Plantanida