

Il primo Trofeo Val d'Intelvi sulla Argegno-Lanzo porta alla ribalta un nuovo giovane pilota

Il calendario automobilistico italiano si è arricchito di una nuova manifestazione destinata al più sicuro avvenire: la Argegno-Lanzo d'Intelvi dovuta alla instancabile attività della sede provinciale di Como del R.A.C.I. che l'ha ideata ed organizzata.

Quello prescelto è indubbiamente uno dei più bei percorsi in salita che si possano trovare e non solo nell'ambito dei percorsi nazionali. Il tracciato si presta allo sviluppo di buone velocità in conseguenza delle curve tutte stupendamente disegnate ed in buona parte anche sopraelevate. Il profilo altimetrico è vario comprendendo tratti di forte e leggera salita, di falsopiano ed anche di discesa. Il fondo al momento attuale è perfettissimo ed offre ai pneumatici una aderenza sfruttabile al massimo. La lunghezza pure del percorso è delle migliori poichè circa sedici chilometri di gara sono una distanza che mentre permette di sfruttare al massimo il motore consente al pilota di riprendersi anche se per qualche sbandata ha perso dei secondi.

Non esitiamo a dichiarare che questa manifestazione, almeno sportivamente, è destinata a ripetersi negli anni prossimi riscontrando di edizione in edizione un sempre maggior concorso di concorrenti ed attirando ai margini del nastro asfaltato un pubblico sempre più numeroso; attratto anche dalle impareggiabili bellezze di questa valle amena e lussureggiante di verzure e dai panorami incantevoli sotto ogni punto di vista. Abbiamo parlato di successo sportivo in quanto non sappiamo finanziariamente quanto la prova sia costata al RACI di Como e crediamo che anche in avvenire sarà assai difficile sbarrare ermeticamente il percorso onde poter ottenere un buon incasso con la vendita di biglietti d'ingresso in quanto il percorso tocca continuamente dei centri abitati e l'imposizione di un pedaggio sarà quindi difficile da ottenere.

Ad ogni modo a noi basta affermare oggi che la Argegno-Lanzo d'Intelvi ha

avuto un battesimo dei più felici poichè ha raccolto circa una trentina di iscrizioni, ha avuto uno svolgimento regolare senza incidenti ed ha portato alla ribalta della notorietà nel nostro mondo un nome nuovo: e questo è motivo sufficiente per decretare il successo a questa prima edizione della bella manifestazione comasca, che tra l'altro è stata organizzata con perfetta cognizione tecnica delle necessità imposte da una prova di questo genere.

Questo per la verità non ci ha stupito in quanto abbiamo da tempo rilevato come la sede di Como del R.A.C.I. sia una delle meglio organizzate e delle più attive d'Italia e pertanto da un Commissario Generale quale il Rag. Arturo Molteni e

da un Direttore di Corsa quale l'Avv. Emilio Spinelli-Pesce non potevamo attenderci che quanto coi nostri occhi abbiamo potuto constatare. Tra i loro collaboratori ricordiamo l'Ing. Giussani, il Rag. De Col, il Dott. Restelli, Peverelli e Donegana.

Come abbiamo detto il 1° Trofeo Val d'Intelvi ha portato alla ribalta un nome nuovo, e senz'altro questo è il motivo principale della giornata e sul quale s'è fatto al traguardo finale un gran parlare. Non ci si voleva infatti convincere che su un percorso severo potesse imporsi ai Gilera, ai Garagnani, ai Quintavalla, un novizio e l'incredulità si faceva forte soprattutto sulle condizioni della macchina



Anche sulla Argegno-Lanzo d'Intelvi Franco Cortese ha primeggiato con l'Alfa Romeo 2300 M.M.



Ovidio Capelli, primo tra le 1100 e secondo assoluto con la Fiat 1500.

vincitrice la classe fino a 1200 all'arrivo. Infatti questa aveva tutto il lato destro schiacciato tanto che il parafrangente posteriore strisciava fortemente contro la copertura al punto da asportare quasi totalmente il battistrada e la ruota anteriore per curvare doveva forzare contro l'ala contorta del parafrangente. Ma i tempi non si discutono ed Alfonso Catanese è così balzato vittorioso dall'agguerrito gruppo conquistandosi i galloni con pieno diritto.

Questo giovane, conta solo 28 anni, ha debuttato al «Volante d'Argento»

piazzandosi quarto tra le Balilla, ma la sua prima vera grande corsa è stata l'ultima Parma-Poggio di Berceto ove si piazzava quarto nel 1100 a circa 18" dal vincitore Gilera. In questa prova egli aveva modo di dimostrare le sue possibilità superando le scale di Piantonia con un tempo di soli tre quinti di secondo superiore a quello di Gilera, e certamente se nel resto del percorso egli non fosse stato danneggiato, sia pure involontariamente, dal concorrente che lo precedeva, egli



La grande rivelazione della Argegno-Lanzo Alfonso Catanese, primo delle 1100 e quarto assoluto con la Fiat 1100. Sono visibili le condizioni della macchina dopo la corsa.

avrebbe indubbiamente conseguito una migliore posizione in classifica.

Sulla Argegno-Lanzo Catanese ha giocato tutte le sue carte: ha sbardato violentemente un paio di volte perdendo qualche secondo ma non lo spirito combattivo ed è piombato al traguardo con le ruote contorte e la carrozzeria malconca ma con la certezza di essere tra i primissimi. Ed i cronometri hanno subito confermate le sue previsioni, premiando così giustamente la sua passione ed il suo sforzo. Davanti a lui, nella classifica assoluta sono solo tre concorrenti, il che pure è assai significativo.

...

Tra raffiche di vento freddo e sconvolgimenti delle nuvole temporalesche nel cielo hanno inizio le partenze da Argegno con un ora di ritardo sul programma. Le macchine prendono il via con tre minuti di intervallo l'una dall'altra e dieci minuti tra gruppo e gruppo. Iniziano per prime la fatica le piccole 500, indi le fino a 1100, le fino a 1500 e le oltre 1500. Al romano Leonardi spetta l'onore di aprire il 1° Trofeo Val d'Intelvi. Ma in questo gruppo Franco Spotorno della Squadra Ambrosiana conferma la sua superiorità anche se gli avversari sono terminati assai vicini a lui. Grassi infatti ha impiegato solo 1" e tre quinti di più, mentre Baravelli ha risentito della scarsa conoscenza del percorso. Garavini ha lamentato la rottura di una molla di una valvola, mentre Cortesi che nella prova aveva segnato degli ottimi tempi ha avuto delle noie alla frizione. Molto i comaschi speravano da questo loro concittadino che oltre a possedere una ottima classe, partiva col favore di una superiore conoscenza del percorso. Interessantissima la prova di Andina che pilotava una normale Fiat 500 a tetto apribile con motore normale. Unica variante l'applicazione di due carburatori Cozette da motocicletta. Sul percorso di km. 15,200 la differenza di 2'48" esistente tra il tempo di Spotorno, che oltre alla classe personale disponeva di un mezzo meccanico dotato di testa Sista e curato in ogni più minuto dettaglio e dalla carrozzeria a siluro perfettamente rastremata, e quello di Andina è veramente insignificante e depono assai favorevolmente sulle brillantissime doti della più piccola delle creazioni Fiat.

Nella classe 1100 si è avuta la rivelazione Catanese su cui già abbiamo detto e non staremo a ripeterci. Gilera, anche se battuto, esce con tutti gli onori dalla prova che egli ha superato con soli 3" differenza sul vincitore e piazzandosi quinto assoluto. Ha invece deluso Fumagalli, che pur avendo il favore di una superiore conoscenza del percorso, si è fatto battere anche da Garagnani che era

... Balilla del marchese
 la famosa vettura che
 preparatore Stanguel-
 prova di Franceri, quinto
 una Fiat 1100 berlina fuo-
 di Vico, macchina usata per quon-
 degli affari, tanto che
 anche l'impianto radio.
 non è stato questa volta fa-
 della fortuna. Infatti dopo tre chi-
 dall'inizio, rompeva un bilancie-
 la sua anziana Fiat-Balilla e compie-
 il percorso a tre cilindri.
 Ovidio Capelli ha superato ogni aspet-
 1. Con la sua bella Fiat 1500 l'otti-
 niota della Squadra Ambrosiana ha
 to il primato assoluto di circa 6"
 rmando una volta ancora la sua cla-
 se non fosse stato per la sua gesta
 cosa, la storia di questa classe sa-
 stata assai scialba. Infatti il secon-
 rivato occupa nella classifica asso-
 11. posto ed è preceduto da nume-
 vetture della classe inferiore. Ram-
 imo però che il genovese Gramolelli
 o vittima alla vigilia di una violen-
 tuppata sull'autostrada nei pressi di
 e solo dopo un lungo lavoro not-
 il motore ha potuto essere rimesso
 in efficienza. Ma il pilota non ha
 o fare che qualche passaggio di ri-
 zione sul percorso aperto. Tra gli
 vi v'è n'era qualcuno che poteva
 molto di più.

chiusura della manifestazione parto-
 tre vetture della classe oltre 1500.
 le Alfa Romeo di Cortese, Haller
 ngoni. Il primo non fatica a vincere
 assicura anche il primato assoluto
 ando sul sinuoso tracciato tutto il
 ale impeccabile e redditizio. Haller
 in classifica assoluta, ma ha per-
 che secondo in una violenta sban-
 ta cui è uscito col parafango destro
 ore quasi asportato. Il Marchese
 ni ha segnato un tempo un po'
 alto per le possibilità della sua
 ma, e pensiamo che la sua classifi-
 ca onorevole sia stata causata dal-
 ta conoscenza del percorso.
 utile dire che su tutte le vetture
 erano montati i pneumatici Pi-
 che le applicazioni della Siata e
 curatore Weber si riscontravano
 maggior parte delle macchine tri-
 delle vincitrici. Il vincitore della
 Catanese, montava invece un no-
 curatore che alla benzina miscelava
 con risultati a quanto pare ottimi
 rendimento del motore.
 Trofeo Val d'Intelvi era valevole
 prova di Campionato della Catego-
 ri Nazionali per il 1938.

Franco degli Uberti

la classifica:

se fino a 750 cmc.: 1. Spotorno
o in 13'19", media km. 68,485; 2.



Su qualsiasi percorso Franco Spotorno e la sua argentea Fiat 500 costituiscono il binomio vittorioso.

Grassi M., in 13'20"3; 3. Baravelli G., in
 13'27"2; 4. Leonardi S. in 14'15"4; 5.
 Garavini M. in 14'27"; 6. Cortesi O. in
 14'40"2; 7. Andina L. in 16'7"2 (vettura
 chiusa), tutti su Fiat 500.

Classe fino a 1100 cmc.: 1. Catanese
 Alfonso su Fiat 1100 in 12'22", media
 km. 73,745; 2. Gilera G. su Fiat 1100 in
 12'25"4; 3. Garagnani G. su Fiat-Balilla
 in 12'35"4; 4. Fumagalli M. su Fiat 1100
 in 12'29"3; 5. Franceri B. su Fiat 1100
 chiusa in 12'50"1; 6. Yoto su Fiat 1100,
 in 13'17"1; 7. Quintavalla G. su Fiat-Ba-
 lilla in 13'21"; 8. Beltracchini su Fiat-Ba-

lilla in 13'30"3; 9. Buzio C. F. in 14'
 e 5"4.

Classe fino a 1500 cmc.: 1. Capelli Ovi-
 dio su Fiat 1500 in 12'8"3, media km.
 75,101; 2. Gramolelli G. su Fiat 1500 in
 13'18"; 3. Pesenti G. su Fiat 1500 in 13'
 e 45"; 4. Arosio su Lancia-Aprilia chiu-
 sa in 13'51"; 5. Minio R. su Fiat 1500
 in 14'3"3.

Classe oltre 1500 cmc.: 1. Cortese Fran-
 co su Alfa Romeo 2300 in 12'2"1, media
 km. 75,767; 2. Haller R. su Alfa Romeo
 2300 in 12'14"3; 3. Rangoni su Alfa Ro-
 meo 2300 in 12'43"1.

Partiti 25. Ritirato Bertani F.



Mario Grassi ha conteso minacciosamente il passo al vincitore della 750, classificandosi secondo con la Fiat 500.