

Vivaci lotte sulla Treponti-Castelnuovo conclusesi con la vittoria assoluta di Pagani-OSCA

Quali siano state le cause effettive che hanno fatto sì che la Treponti-Castelnuovo, in programma il 5 ottobre quale gara nazionale, fosse declassata e diventasse regionale con ammissione anche della Lombardia e dell'Emilia, non ci è dato di conoscere esattamente e forse, questo, per il grosso pubblico non può interessare, ma ora a manifestazione avvenuta, è interessante far notare che il calendario nazionale italiano, e le prove di campionato, hanno perso una gara magnifica, interessantissima, organizzata in maniera degna di una prova non soltanto nazionale, ma anche internazionale.



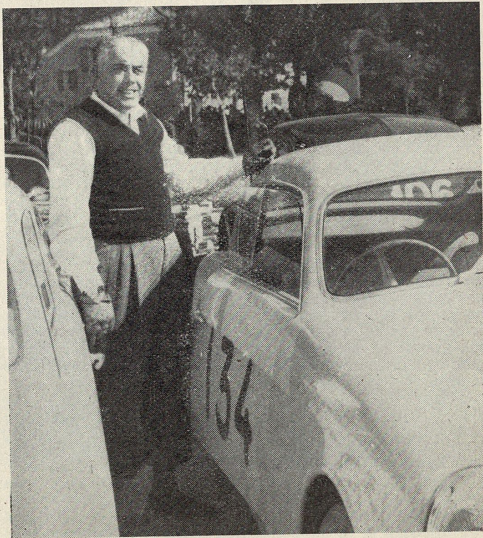
Giuseppe Pagani ha finalmente assaporato l'ebbrezza della vittoria assoluta sulla Treponti-Castelnuovo, validamente assistato dalla sempre vittoriosa «OSCA» 1100.

Gli amici dell'A.C. di Padova, e specialmente il cav. Rietti, ed il rag. Mattioli, con grande spirito di sacrificio, possono ora vantarsi di aver organizzato una gara «grandiosa». Hanno lottato contro infinite difficoltà, leggasi prima di tutto quella finanziaria, hanno scovato i soldi ebbisti dove, hanno sconfitto tutti i malpensanti, ed hanno dato vita ad una gara indimenticabile, ad una gara dalla quale gli sportivi si attendono negli anni avvenire, il riconoscimento che loro giustamente spetta.

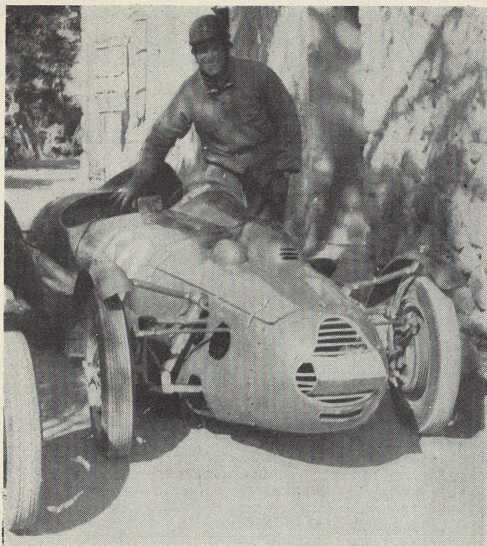
Le fortune dell'automobilismo padovano, sono riposte in Mattioli e Rietti: continuate cari amici a lottare per questa vostra magnifica gara, il premio che vi attende, sarà pari al sacrificio da voi sostenuto. L'anno scorso in occasione di questa gara, e che in quella edizione era valevole per il campionato italiano, avevamo fatto notare sulle colonne di questa rivista, come la necessità numero uno per la miglior riuscita della Treponti - Castelnuovo, fosse quello del miglioramento del fondo stradale. Quest'anno abbiamo trovato sensibili miglioramenti; il percorso di Km. 8, era per metà asfaltato e per l'altra metà in terra battuta, ma questa seconda parte presentava il fondo stradale veramente ottimo. Quindi il tracciato per la gara, potrebbe rimanere anche l'attuale, ma sui Colli Euganei abbiamo visto un qualche cosa di straordinario. Per gentile concessione del Comandante militare dell'Aeronautica di Padova e di altre autorità, siamo saliti sul Venda; il Venda è il più alto

colle degli Euganei e di iassù, dai resti di un antico castello si domina tutta la pianura padovana. Su questo colle sono stati installati degli apparecchi di captazione radiogoniometriche e radar ed in futuro vi sarà posta l'antenna televisiva. Per salire al Venda, una volta non vi era che una mulattiera, ora i circa 10 Km. che separano Castelnuovo dalla sommità del Venda sono percorsi da una magnifica strada, larga circa 4 metri, dal magnifico fondo stradale, sistemata in modo fantastico per lo scolo dell'acqua, con la pendenza media del 10 per cento. Tutto questo è stato costruito dal genio aeronautico. La strada si snoda, circondando in un abbraccio la montagna, tanto da permettere di spingere la visuale in ogni parte. E giunti sulla cima, il panorama si presenta magnifico; vi è uno spiazzo a piano della pineta che attende con ansia i turisti. Per ora nessun civile può accedere su questa strada, ma in seguito non potrà mai essere così. Se l'anno prossimo come è nelle previsioni, sarà aperta ai civili, la gara automobilistica si potrà spingere quassù, portando così il percorso dagli otto chilometri attuali ai 18 futuri. La gara così diventerà più interessante, sarà un magnifico banco di prova sia per le macchine, sia per i piloti e sarà raggiunto quello scopo che queste gare dovrebbero avere, e cioè la diffusione del turismo nelle zone di gara. Amici Rietti e Mattioli, le vostre fatiche non sono finite, anzi incominciano ora. Cav. Rietti, alla premiazione avete detto che la nuova strada sul Venda, è la «piccola Stelvio veneta», ed è vero, ma questo piccolo Stelvio deve essere aperto al pubblico, deve essere valorizzato turisticamente e spetta alla vostra bella gara, il raggiungere questo scopo.

Alla domenica mattina, una grande folla giunta da ogni parte del Veneto, si è scagliata lungo tutto il percorso, e



Nelle Gran Turismo ha nettamente dominato il trentino Fausto Rodenghi con la impeccabile Lancia-Aurelia Gran Turismo.



Scende sorridente e soddisfatto dalla piccola Gianni-Pasqualini il bravo Luigi Zannini che si è imposto brillantemente nella classe 750 Sport.

in una splendida giornata di sole si è concluso il ciclo delle manifestazioni agonistiche delle Tre Venezie. E questa gara ha riassunto un po' tutti i risultati della stagione, presentando vincitori o brillantemente piazzati i migliori, gli uomini più combattivi, più tenaci, più orgogliosi, ed il più tenace, il più orgoglioso, il più combattivo, e cioè il vincitore assoluto, è stato il bergamasco Giuseppe Pagani. Assente, e forse con nostro grande dispiacere in modo definitivo, il campione Giulio Cabianca, Pagani ha trovato la sua grande giornata, una giornata che lo ha ripagato ad usura di tutti i sacrifici, di tutte le delusioni, di tutte le amarezze, cui era andato incontro nella sua carriera. E' apparso subito agli esperti come il probabile vincitore, e così è stato. Il suo tempo di 5'47"5/10, alla media di Km. 82,872, dimostra la bella prestazione del bergamasco. L'amica fedele di questa sua bella vittoria è stata l'O.S.C.A. 1100, la quale ha rinnovato così il successo assoluto dell'anno scorso. Nel '51 fu Cabianca, che la condusse al traguardo vincitrice e quest'anno Pagani, ciò vuol dire che se anche i piloti cambiano la macchina dalle mille prestazioni è sempre la stessa. L'O.S.C.A. ha conquistato in questa gara i primi due posti assoluti ed i primi cinque nella sua categoria. Questa dimostrazione collettiva di potenza, dice ancora una volta quale macchina prodigiosa sia la creazione dei fratelli Maserati. Secondo assoluto a soli 8 decimi di secondo da Pagani, si è piazzato il giovane Bruno Venezian, il quale forse ha peccato un po' troppo d'audacia. Quei pochi decimi di secondo che lo distanziano da Pagani, sono forse dovuti alla sua grande impetuosità di guida, che lo hanno fatto pattinare in qualche curva, che doveva essere pressa invece con maggior cautela. A questo giovane manca ancora l'esperienza, ma in lui c'è della buona stoffa. Anche in Venezian, l'O.S.C.A. può contare: egli sarà certamente degno dei Cabianca e dei Bordini. Chi ha sorpreso un po' tutti, è stato Mario Dalla Favera, che ha voluto chiudere in bellezza, una fantastica stagione. Nella sua terra natale, ha dato tutto se stesso, piazzandosi così al terzo posto assoluto a soli 10" dal vincitore assoluto, ed a soli 9" da Venezian. La compagna di ogni sua vittoria è stata la Porsche 1500, una vettura dalle mille prestazioni. Pronta nella ripresa, maneggevole nei tratti accidentati da curve, veloce nei rettilinei, ha dominato nella classe 1500; per ora non vediamo nessuna macchina italiana che la possa minacciare.

Due Fiat Gianni, si sono piazzate al quarto e quinto posto assoluto, i piloti: Luigi Zannini e Alfredo Tinazzo. I due piloti padovani, hanno osato tutto per conquistare la vittoria nella terra natale; ha prevalso il primo per soli due decimi di secondo; ciò indica quale rabbiosa lotta contro il cronometro sia stata la loro.

Sesto assoluto si è piazzato il magnifico Fausto Rodenghi, il quale ha ribadito con questa sua superba prova le ottime prestazioni dell'annata. A Padova, abbiamo sentito che per la prossima stagione, il valoroso trentino, correrà nella squadra ufficiale Lancia. Questo è il degno premio a un grande pilota. Anche in quella squadra, siamo certi che Fausto farà grandi cose.

Alberto Comirato, ha dovuto accontentarsi del settimo posto, avendo la frizione non a punto. Ad ogni modo in quelle condizioni un altro pilota avrebbe fatto molto di meno.

Molto opportunamente quest'anno le partenze erano state anticipate al mattino, anziché al pomeriggio come gli anni scorsi. Prime a partire sono state le «topolino». Chi ha prevalso è stato il triestino Marino Porfiri, il quale ha segnato l'ottimo tempo di 7'38"2. Anche il secondo classificato ha spinto a fondo: Federico Lolli, è secondo a soli 4 decimi.

Nelle 1100, ha prevalso Mario Tomasi. Il biondo trentino ha fatto registrare ai cronometri il magnifico tempo di 6' e 57"7. Tomasi ha sopportato con l'audacia, alla minore conoscenza del percorso. A 21" secondo si è classificato secondo Moratto, il quale ha condotto una bella gara.

L'udinese Jacopino Del Torsò, ha vinto la classe III. Al volante della sua pesante 1400. Finalmente è ritornato alla vittoria nella classe IV. il veneziano Eugenio Lubich, il quale da alcune gare aveva dimenticato la strada della vittoria. L'Alfa Romeo 1500 di Bormioli, si è piazzata al secondo posto, mentre il terzo è stato appannaggio di Trivelli su Aurelia. Nella G.T.I., classe 750, si è registrata, con sorprendente, la sconfitta di Marino Guarnieri. Chi lo ha superato è stato il temerario Giulio Guidetti, il quale con la sua Dyna Panhard, ha approfittato di una sbandata di Guarnieri per conquistare la palma della vittoria. Guarnieri, ha peccato di un po' troppo d'audacia, ed ha perso una vittoria che era già scontata in partenza. Ad ogni modo il suo secondo posto davanti a piloti di valore non è disonorevole. Belle le prove di Bruno Mazzi, di Renzo Mariani e di Nino Zuccato.

Di Mario Dalla Favera, vincitore della fino a 1500 con la



Nella consueta lotta tra le 750 sulla Tre Ponti-Castelnuovo ha prevalso la Dyna Panhard pilotata dall'ottimo Giulio Guidetti.

Porsche, abbiamo già detto; secondo con l'Aprilia si è piazzato Boldrin, mentre terzo è stato Jack Walters.

Fausto Rodenghi è stato il magnifico vincitore della classe III. Indubbiamente bella la prova di Paolo Petroboli, il quale ha dato con questo secondo suo posto una bella dimostrazione delle sue possibilità. Nell'ordine si sono poi piazzati Vinattieri, Mariano Lubich, Zini, Giobellina, e Cielitira.

Nella 750 sport vittoria di Luigi Zannini, il quale ha prevalso di soli due decimi di secondo su Alfredo Tinazzo. Di Lenardo, piazzandosi al terzo posto, ha preceduto il sempre giovane Ferrazzi. Al quinto posto dopo una gara regolare si è piazzato Sergio Monti, il quale ha preceduto di 27" il tenace Parisotto.

Di Pagani, Venezian, Comirato e delle loro O.S.C.A., abbiamo già parlato; ci basti qui far rilevare che anche il quarto e quinto classificato Armando François e Francesco Giardini, pilotavano due O.S.C.A.. Dopo la gara il pranzo sociale, al quale hanno partecipato tutte le autorità di Padova, la gita al magnifico Venda, la premiazione. Magnifico ed esemplare il servizio d'ordine ed il servizio cronometraggio.

Testo e foto di GIANNI MARIN.

Classifiche:

CATEGORIA TURISMO

Classe I.: 1. Marino Porfiri, 7'38"2; 2. Federico Lolli, 7'38" e 6/10; 3. Franco Sertorio, 7'44"7; 4. Fioravante Zanussi, 7'48"7; 5. Delo Fravolini, 7'52"4; 6. Luciano Prandina, 7'55"3; 7. Francesco Zanni, 7'55"6; 8. Luigi Zanetti, 7'58 e 8; 9. Beppino Borgia, 8'1"6; 10. Leone Sainiti, 8'8"4; 11. Giovanni Andretta, 8'10"; 12. Arturo Giacomelli, 8'21"9; 13. Aldo Giaretta, 8'38"; (tutti i concorrenti erano su Fiat 500 C).

Classe II.: 1. Mario Tomasi, (Fiat 1100 E), 6'57"7; 2. Gerardo Moratto, (Fiat 1100), 7'18"5; 3. Roberto Moggio, (Fiat 1100 E), 7'23"2; 4. Luigi Sacchiero, (Fiat 1100 E), 7'24"4; 5. Valentino Cocchi, (Lancia Ardea), 7'30"5; 6. Francesco Giardini, (Fiat 1100 E), 7'30"9; 7. Anselmo Gambigliani Zoccolli, (Fiat 1100 E), 7'35"2; 8. Arnaldo Tarantino, (Fiat 1100 E), 8'52"3; 9. Mario Angiolini (Volkswagen), 7'52"8.

Classe III.: 1. Jacopino Del Torso, (Fiat 1400), 6'50"3; 2. Francesco Bassetti (Fiat 1400), 7'9"8; 3. Erik Josipovich (Fiat 1400), 7'48"7.

Classe IV.: 1. Eugenio Lubich, (Lancia Aurelia), 6'12"8; 2. Ugo Bormioli, (Alfa Romeo 1900), 6'33"1; 3. Amirtade Trivelli, (Lancia Aurelia), 6'36"2; 4. Pietro Marchiori (Alfa Romeo 1900), 7'7"2.

CATEGORIA G.T.I.

Classe I.: 1. Giulio Guidetti (Dyna Panhard 750), 6'19"5; 2. Marino Guarnieri, (Fiat Zagato 750), 6'45"1; 3. Bruno Mazzi, (Fiat Zagato 750), 6'45"9; 4. Renzo Mariani (Fiat Zagato), 7'09"8; 5. Nino Zuccato (Fiat 500), 7'55"9/10.

Classe II.: 1. Mario Dalla Favera (Porsche) 5'57"5; 2. Mirabello Boldrin, (L. Aprilia), 6'46"4; 3. Jack Walters, (Fiat 1100 S), 6'45"6; 4. Cenzo Marzani, (Lancia Aprilia), 6'48"2; 5. Brunetto Latino, (Lancia Aprilia), 7'15"4; 6. Piero Miatton, (Fiat 503 C), 7'23"2; 7. Maurizio Zamboni (Lancia Aprilia), 7'23"6.

Classe III.: 1. Fausto Rodenghi (Lancia Aurelia), 6'8/10; 2. Paolo Petroboli, (Lancia Aurelia), 6'08"2; 3. Giordano Vinattieri, (Lancia Aurelia), 6'15"8; 4. Mariano Lubich (Lancia Aurelia), 6'16"2; 5. Giovanni Zini, (Lancia Aurelia), 6'21"6; 6. Mario Giobellina (Lancia Aurelia), 6'24"3; 7. Franco Cielitira (Lancia Aurelia), 6'25".

CATEGORIA SPORT

Classe I.: 1. Luigi Zannini (Giann. Pasqualin), 5'58"5; 2. Alfredo Tinazzo (Giannini), 5'58"7; 3. Di Lenardo (Fiat Pasqualin), 6'07"4; 4. Massimo Ferrazzi, (Fiat Stata), 6'12"; 5. Sergio Monti, (Fiat Stang.), 6'23"1; 6. Alessandro Parisotto (Parisotto A), 6'55"6.

Classe II.: 1. Giuseppe Pagani (O.S.C.A.), 5'47"5; 2. Bruno Venezian (O.S.C.A.), 5'48"3; 3. Alberto Comirato O.S.C.A., 6'04"5; 4. Armando François (O.S.C.A.), 6'06"4; 5. Francesco Giardini (O.S.C.A.), 6'13"7; 6. Giovanni Bottega (Fiat 1100 S), 6'18"1.

Classifica generale: 1. Pagani Giuseppe in 5'47"5/10 media 82,872; 2. Venezian Bruno 5'48"3; 3. Dalla Favera Mario 5'57"5; 4. Zannini Luigi 5'58"5; 5. Tinazzo Alfredo 5 minuti e 58"7; 6. Rodenghi Fausto 6'00"8; 7. Comirato Alberto 6'04"5; 8. François Armando 6'06"4; 9. Di Lenardo Odorico 6'07"4; 10. Petroboli Paolo 6'08"2.

La "VERNICE" all'Autodromo di Imola



Il 19 ottobre è stato ufficialmente presentato il nuovo autodromo di Imola di cui si disse per lo addietro anche su queste pagine. Si tratta di un tracciato di 5 chilometri disseminato di curve e dislivelli che lo rendono un misto di grandissimo interesse. Campioni motociclisti ed automobilisti vi hanno compiuti i primi assaggi denunciando le superiori possibilità velocistiche di questo tracciato. Ecco qui infatti, a sinistra, il Campionissimo Ascari che si appresta ad una prova con una Ferrari Sport in compagnia del Campione del Mondo Motociclista Umberto Masetti che già aveva girato la destra ecco invece Gigi Villorese, il costruttore Bindo Maserati e

ad una prova con una Ferrari Sport in compagnia del Campione con la Gilera 500 e di cui pare deciso il passaggio alle 4 ruote, A Dorino Serafini sulla pista di Imola in occasione della presentazione.

(Foto Wall)