

Campionato d'Europa della Montagna

In quest'ultimo scorcio di stagione e cioè nel periodo che va dal 15 agosto al 1° settembre, il « Campionato d'Europa della Montagna » ha attraversato la fase principale dell'interesse sia agonistico che tecnico. Infatti quattro prove sono state disputate e, pur restandone ancora una, la situazione è già stata definita dopo la splendida vittoria di Daetwyler nella « XIX Aosta-Gran San Bernardo » e la scomparsa dal novero dei contendenti di Maglioli e di Barth, unici piloti in grado di contrastare la marcia dello svizzero, entrambi infortunatisi mentre provavano, a circuito aperto, la difficile salita del Gaisberg in Austria.

Diremo subito che il « Campionato d'Europa della Montagna », quest'anno alla sua prima edizione, non è venuto meno all'aspettativa pur denunciando parecchi punti deboli, soprattutto nell'assegnazione dei punti, assegnazione proporzionale al numero dei concorrenti partecipanti ad ogni prova della categoria sport. Logicamente questa formula avvantaggia le Case, le quali possono a seconda delle necessità iscrivere una o più macchine e far variare così il punteggio a favore di questo o di quel pilota.

Il Campionato, nato come una serie di prove prettamente sportive e tecniche, ha dato origine a lotte di prestigio, e se ne è fatta anche una questione di interesse commerciale, subito afferrata dai tedeschi e per noi italiani dalla sola Maserati, che Ferrari ed O.S.C.A. se ne sono completamente disinteressate.

Un disinteressamento che ha sorpreso un po' tutti dato che la formula di gara permetteva alla Ferrari di schierare le sue « due litri » « Testa rossa » ed alla O.S.C.A. la sua già collaudata « litro e mezzo », oppure la « 1100 cc. » che — ad esempio — in forma privata e per merito di Luciano Mantovani all'« Aosta-Gran San Bernardo » ha dato del filo da torcere a macchine di ben maggiore prestazione.

Infatti il regolamento che ha retto le prove di quest'anno limitava la partecipazione alle macchine con cilindrata non superiore ai due litri, una limitazione che si è dimostrata opportuna dato che, alla resa dei conti, i migliori risultati (nuovi records stabiliti) si sono ottenuti proprio con vetture di media cilindrata dove peso, stabilità e accelerazione sono equamente proporzionati.

Complessivamente i migliori risultati li ha dati ancora una volta la Maserati « due litri », l'unica che rispondeva ai limiti imposti dalla formula del Campionato della Montagna dato che il divario di potenza tra le Maserati e le Porsche e le Borgward era troppo sensibile perché queste due marche avessero in condizioni di piena normalità, possibilità di qualche affermazione. Per allinearsi, le due case tedesche, ma soprattutto la Porsche, hanno cercato di aumentare le prestazioni delle loro « litro e mezzo », tanto è vero che quest'ultima ha approfittato, per la gara di Lenzerheide e per la Aosta, due nuove versioni della sua 1500 cc.: una con cilindrata di 1586 cc. ed una di 1680 cc. quest'ultima affidata alle esperte mani di von Trips che si è imposto, come vedremo, a Lenzerheide ed è finito secondo nell'« Aosta-Gran San Bernardo ».

Pur tuttavia esiste sempre un divario di potenza tra la « 1680 » della Porsche e la « due litri » della Maserati. Quest'ultima infatti monta il motore a quattro cilindri di nuova costruzione e che a 7200 giri dovrebbe fornire una potenza di 190 cavalli, un valore specifico cioè di 95 cavalli per litro.

I cilindri di questo motore sono in linea, a corsa breve (75 mm., contro un alesaggio di 92 mm) con un rapporto corsa-alesaggio pari a 0,81. L'alimentazione è a due carburatori a

(DAL NOSTRO INVIATO)

doppio corpo, mentre la distribuzione è a doppio asse delle camme in testa. A vuoto la macchina dovrebbe pesare 670 chili, vale a dire un peso per cavallo di 3,5 chili.

Contro i 190 cavalli di questa Maserati, stanno i 145-150 cavalli della Porsche, di 1680 cc., la quale però dovrebbe avere un rapporto peso-potenza pressoché uguale a quello della Maserati, dato che la vettura tedesca pesa soltanto 535 chili a vuoto. La Porsche, poi, ha dimostrato di poter reggere bene il confronto con la più potente avversaria, anche per la sua notevole accelerazione e la sua eccezionale stabilità. Il motore

Benchè vi sia ancora una prova da disputare, il Campionato della Montagna è già stato deciso sul Gaisberg, dal grave incidente d'allenamento di cui sono state vittime Maglioli e Barth

della Porsche, pur rimanendo alcune incognite nei dati delle due vetture a cui è stata aumentata la cilindrata, è il noto quattro cilindri orizzontali contrapposti a due a due, con dimensioni quasi quadre, raffreddamento ad aria, distribuzione a valvole in testa azionate da due alberi delle camme in testa, alimentazione a due carburatori a doppio corpo; il cambio a cinque rap-

porti è in un sol blocco con il differenziale.

Tra queste due forti contendenti si è inserita, iniziando dalla corsa di Friburgo, un'altra casa tedesca con una sua nuova creazione e cioè la Borgward che però non sembra ancora a posto nel telaio, sebbene disponga di un motore molto generoso e che ha la sua caratteristica peculiare nel sistema ad iniezione.

Questo motore è un quattro cilindri in linea con blocco in lega leggera la cui novità basilare, oltre alla già citata iniezione, sta nel miglioramento delle condizioni termiche delle valvole di scarico, ottenuta attraverso una distribuzione a tre valvole per cilindro, due di scarico a piccolo diametro ed una di aspirazione a diametro più grande, comandate da due alberi delle camme in testa. La potenza denunciata è di 140 cavalli a 7500 giri. Lo chassis utilizza numerosi pezzi della Borgward « Isabella ». Il suo differenziale è autobloccante. Il peso è di 620 chili, pari a 4,4 chili per cavallo.

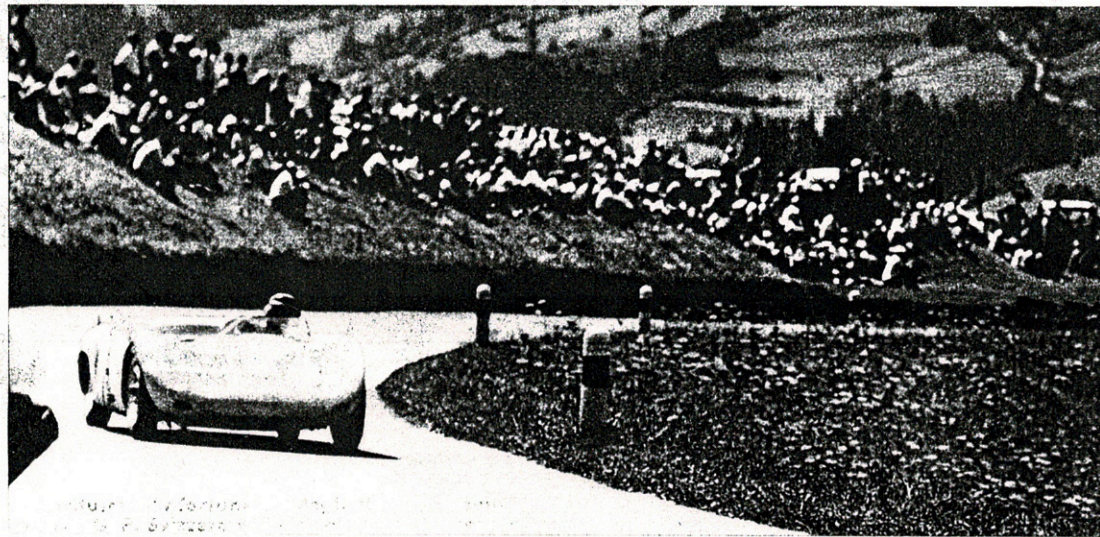
Questo il quadro tecnico delle tre maggiori protagoniste del « Campionato d'Europa Turismo » e non abbiamo parlato dell'O.S.C.A. che, salvo una fugace apparizione semi-ufficiale al Mont Ventoux, non si è fatta vedere in campo.

Spariti come abbiamo detto Maglioli e Barth (di quest'ultimo parleremo in sede di commento all'« Aosta-Gran San Bernardo ») il maggiore protagonista è stato Daetwyler che, sin dalla prima gara di Campionato, si è dimostrato come il più forte pilota delle gare in salita tanto che, con l'ultima vittoria conquistata all'Aosta, ha raggiunto il massimo di punti cioè 25,5, contro i 14 di Hermann entrato in lizza, quest'ultimo, troppo tardi per poter aspirare alla vittoria assoluta.

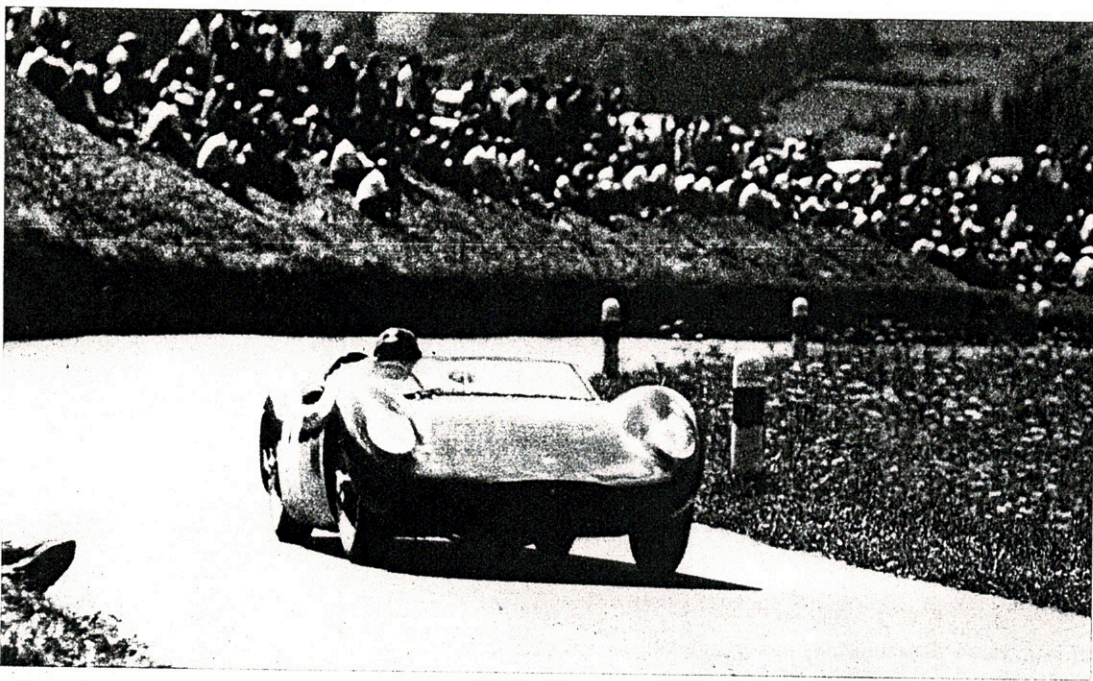
Hermann ha portato al debutto la Borgward e debutto migliore non poteva esserci date le prestazioni sin qui fornite.

I grandi sfortunati sono stati il nostro Maglioli (che dovrà purtroppo rimanere lontano dai campi di gara per un lungo periodo) che nelle gare disputate ha dimostrato di possedere intatte le sue doti di scalatore ed il tedesco Barth, mentre von Trips giunto all'ultimo momento in lizza nel « Campionato della Montagna » ha conquistato la vittoria a Lenzerheide ed il secondo posto all'Aosta, totalizzando pari punti (12) con Maglioli e Barth.

Ora rimane da disputare l'ultima prova e cioè quella del Mont Parnés in Grecia, prova però



A sostituire l'infortunato Maglioli, nella squadra « Porsche » è stato chiamato Von Frankenberg che nel « G. P. Svizzero della montagna », ha conquistato il secondo posto assoluto ex-aequo con Daetwyler.



Ottime prestazioni ha offerto nelle prove del « Campionato della Montagna » Attilio Buffa difensore dei colori della « Maserati » e che qui vediamo impegnato sul percorso del Gran Premio della Svizzera.

che agli effetti del Campionato non ci dirà nulla, ché il titolo è già in saldo possesso di Daetwyler, ma che ci potrà invece dire una parola più chiara sui progressi fatti dalla *Borgward*, la macchina tecnicamente più interessante che si sia vista in questo Campionato e ché nel 1958, assieme alla *Porsche*, scenderà in lizza nella nuova « Formula due ».

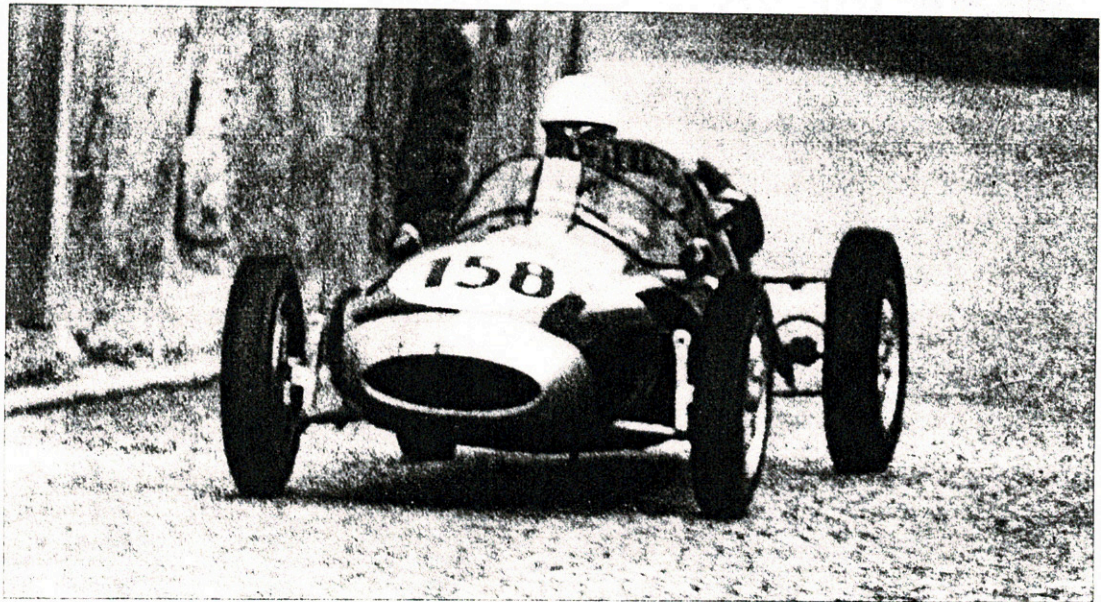
FREIBURG - SCHAUNSLAND

Il percorso della prova aveva una lunghezza di 12 km. con un dislivello di 800 metri e comprendeva ben 72 curve. Il *clou* di tutta la manifestazione risiedeva nella lotta tra i piloti della *Porsche* ed il solitario difensore dei colori della *Maserati*, lo svizzero Daetwyler, che nella precedente prova, cioè nella salita del Mont Ventoux, aveva sbaragliato la coalizione avversaria.

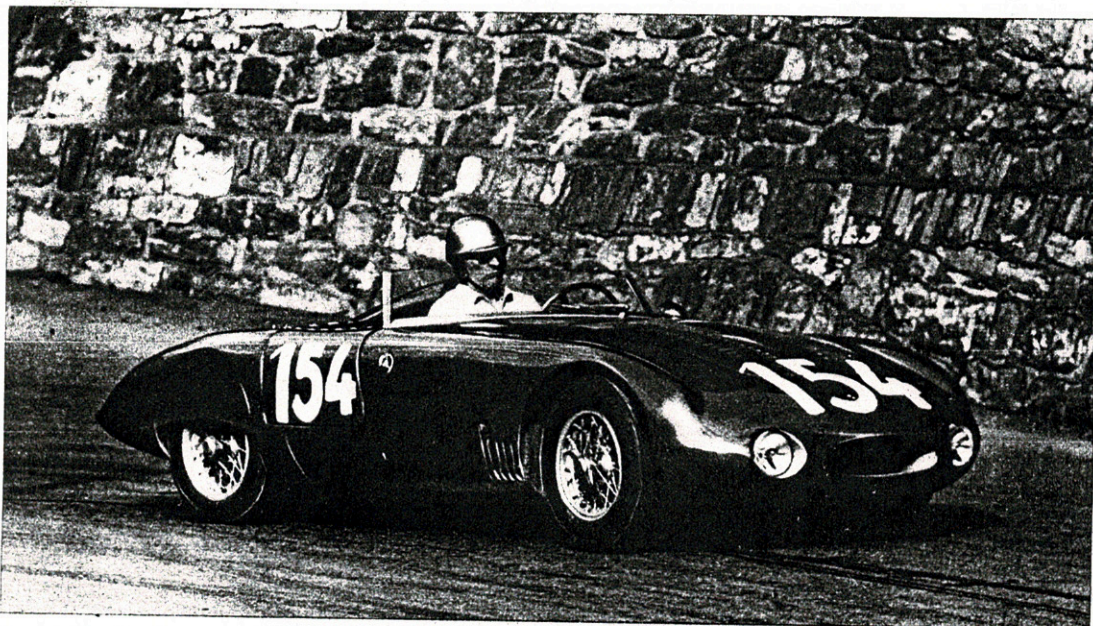
L'attesa però dei numerosi spettatori disseminati lungo l'erta è venuta a mancare per un incidente di gara che ha tolto dalla tenzone Daetwyler: lo scoppio di un pneumatico.

La lotta si è venuta così a restringere tra Maglioli e Barth su *Porsche*, con l'incomodo della *Borgward* che con questa gara faceva la sua prima comparsa sulla scena sportiva.

Edgar Barth, tedesco della Germania Orientale, che nella prova del Ventoux si era clas-



Molto arduo il passaggio nel paese di Lenz, non soltanto per il fondo stradale a pavé, ma anche per una curva molto stretta tra due spigoli di case. Nella foto vediamo impegnato in questo punto Tommy Sopwith, vincitore della sua classe con la Cooper di « F. 2 » nella prova svizzera Tiefencastel-Lenzerheide.



Una bella corsa ha compiuto sia a Tiefencastel sia all'« Aosta-Gran S. Bernardo », l'abile Ovidio Capelli con la O.S.C.A. 750 cc; nel « G. P. Svizzero » egli ha vinto la sua classe davanti a molti avversari.

sificato terzo dietro a Daetwyler ed a Maglioli, riusciva a Friburgo a superare Maglioli, compiendo le due salite la prima in 8' 24" 3/10 e la seconda in 8' 36" 5/10 (totale 16' 57" 8/10). La media del vincitore era di 84,800 km/h, inferiore a quella record stabilita nell'anteguerra da Rosemeyer a poco più di 100 km/h.

Umberto Maglioli era secondo in 17' 04" dopo aver compiuto le due salite, rispettivamente in 8' 27" 5/10 e 8' 36" 5/10. Al terzo posto si classificava la *Borgward* di Hermann mentre Gino Munaron, passato a difendere i colori della *Porsche*, giungeva quarto precedendo Attilio Buffa su *Maserati* « due litri ».

I colori dell'industria italiana sortivano vincitori nella corsa delle « 1300 G.T. », per merito dello svizzero Kari Foitek, che portava al primo posto la sua *Alfa Romeo* « Giulietta S. V. ».

« GRAN PREMIO D'AUSTRIA », AL GAISBERG

Un grave incidente, quando ancora la strada non era stata chiusa per le normali prove, è venuto a mutare la fisionomia di questa corsa e quella del « Campionato d'Europa della Montagna ». Maglioli e Barth, i piloti di punta della scuderia *Porsche* e tutti e due in testa al Campionato con lo stesso punteggio, sono entrati in collisione con una *D.K.W.* sulla salita del

Gaisberg, mentre procedevano ad una ricognizione — forse un po' troppo veloce — del percorso. Le due vetture furono completamente distrutte, Maglioli gravemente ferito, mentre Barth se la cavava a buon mercato.

E' quindi chiaro come, dopo la sparizione di questi due forti elementi, non esistesse più una coppia macchina-pilota capace di importunare l'affermazione di Daetwyler sulla *Maserati* « due litri ». Restava da vedere se lo svizzero sarebbe riuscito a battere il record della corsa. Ed una risposta a questo interrogativo è venuta sin dai primi giorni delle prove da Daetwyler il quale contro il precedente primato di 91,440 km/h, detenuto da Vogel, superava i cento orari.

Le stesse performances spettacolari furono fatte registrare anche in corsa. Inizialmente era Hans Hermann sulla nuova *Borgward* che, nella prima delle due manches, faceva registrare il tempo di 4' 59" 8/10. Ma Daetwyler doveva subito migliorare questo record di 5". Nella seconda manche, ambedue riuscivano ad abbassare i tempi della prima prova di qualche decimo di secondo, in modo che Daetwyler si attribuiva il miglior tempo assoluto alla media di 105,260 km/h. Una bella prova era fornita anche da Richard von Frankenberg che conquistava la terza posizione sulla sua *Porsche* « RS 1585 cc. ».

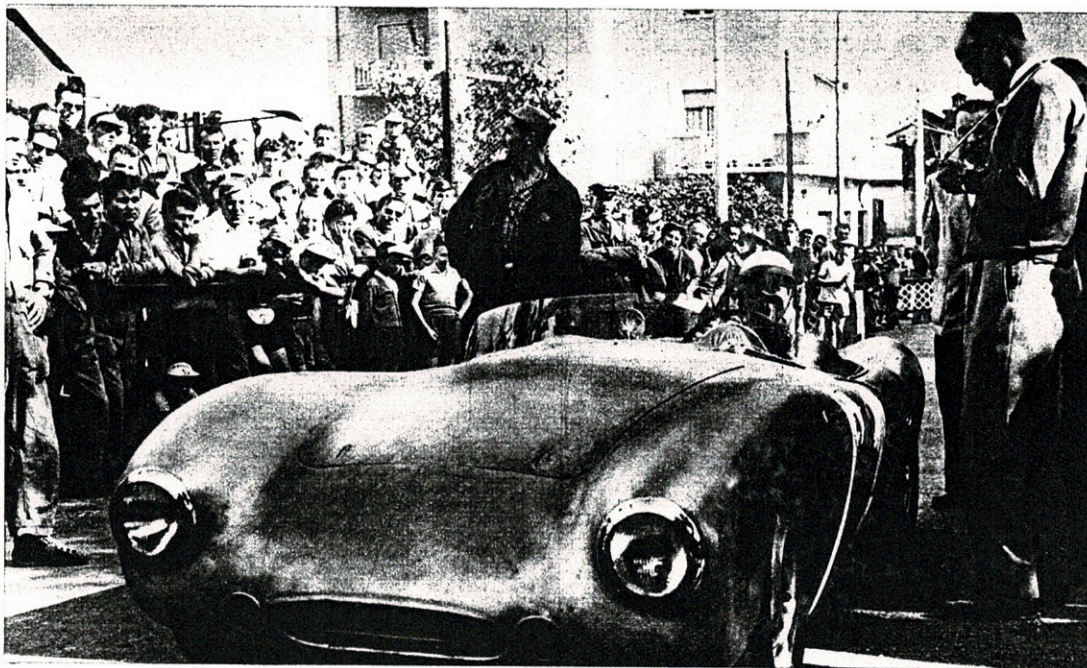
Giulio Cabianca, al quale la *Borgward* aveva

affidata l'altra «Hansa RS 1500», faceva del suo meglio per sopperire alle minori doti di stabilità della sua macchina (fuori squadra nel telaio essendo stata danneggiata precedentemente in corsa da Schultz), classificandosi quarto assoluto. Von Hanstein, che la Porsche aveva ingaggiato con von Frankenberg per rimpiazzare Maglioli e Barth, si accontentava della quinta piazza.

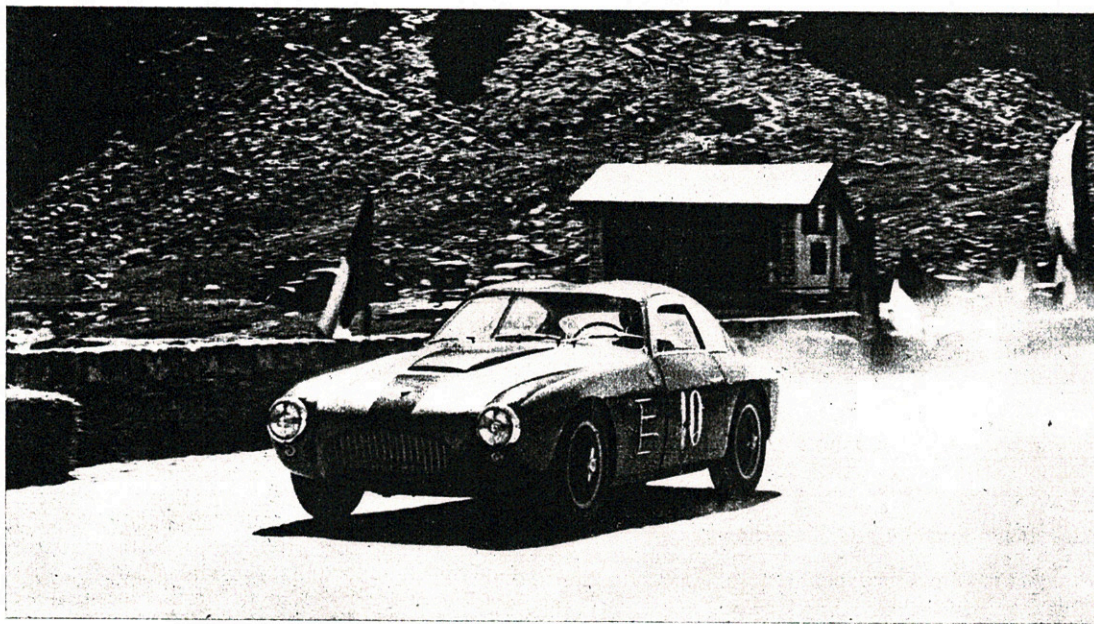
Parecchi gli italiani in gara. Nella Turismo sino a 1300 cc., la palma della vittoria andava al vicentino Girolamo Capra, che conduceva con autorità la sua Fiat «1100 TV» davanti alla coalizione straniera. Arrigo Castagna era terzo in questa classe.

Il genovese Migliaschi alla bella media di 88,460 km/h faceva sua la «classe 1300» Gran Turismo, al volante della Alfa Romeo «Giulietta SV», mentre Prinoth era settimo e primo della sottoclasse «750 cc.» su Abarth Zagato, Hans Bauer (Alfa «Giulietta S.V.») era sesto, G. Mahknecht (Abarth) ottavo e secondo della sottoclasse «750 cc.» e Rebell (Alfa «Giulietta S.V.») dodicesimo.

Ottima la prova di Ludovico Scarfiotti che con la Fiat «8V» precedeva nella Gran Turismo «sino a 2600 cc.» il bravo Leto di Priolo su Alfa «SS Zagato» e Giorgio Acutis su Fiat «8V». Altri italiani che si sono distinti: Bruno Ruffo e Attilio Buffa ambedue su Maserati «due litri».



Si prepara a prendere il via, nell'«Aosta-Gran San Bernardo», Hans Hermann sulla nuova Borgward «1500 cc.» con motore ad iniezione: finirà terzo alle spalle di Daetwyler (Maserati) e di Von Trips (Porsche).



Una coraggiosa corsa è stata quella di Lodovico Scarfiotti, che con l'anziana ma sempre valida Fiat «8V» ha vinto la sua classe nella «Aosta-Gran San Bernardo» stabilendo anche un nuovo primato.

piloti di frenare con tranquillità e di rallentare in piena sicurezza la loro macchina prima di accedervi.

Confronti con il record precedente (apparteneva a Rudolf Fischer che lo aveva realizzato nel 1951 sulla Ferrari «formula» con il tempo di 3' 31" 8/10) non se ne possono fare, dato che il percorso era stato accorciato in questa edizione di qualche centinaio di metri.

Dopo il Mont Ventoux, la gara tedesca dello Schauinsland e del Gaisberg, questa era la quarta manche del «Campionato d'Europa della Montagna», alla quale tutti i protagonisti delle precedenti prove erano presenti, eccezion fatta per gli infortunati Maglioli e Barth rimpiazzati da Wolfgang von Trips, completamente ristabilitosi dal grave incidente subito durante le prove della «1000 chilometri di Nurburgring», e da Richard von Frankenberg, mentre la terza «RS» Porsche era stata affidata a Heinrich Walter.

Anche il direttore sportivo della casa tedesca Huschke von Hanstein, era sceso in pista in questa gara al volante di una «Carrera» nella categoria Gran Turismo.

Quanto a Daetwyler egli era al volante della Maserati «due litri» e le due Borgward «Hansa 1500 RS» erano ancora affidate alle esperte mani di Hans Hermann e di Giulio Cabianca. Sin dai giorni di prova, era apparso subito

2° GRAN PREMIO DELLA SVIZZERA TIEFENCASTEL - LENZERHEIDE

Il «Secondo Gran Premio di Svizzera», disputato sulla strada che da Tiefencastel porta a Lenzerheide, ha ottenuto un successo veramente lusinghiero, tanto più che questa manifestazione è stata destinata a rimpiazzare il classico Gran Premio di «Formula 1» al Bremgarten, soppresso dopo la catastrofe della «24 Ore di Le Mans».

Durante le due giornate di prove il tempo sembrava non voler essere benigno con gli organizzatori, ché la temperatura si era notevolmente abbassata ed una insistente pioggia era caduta. La domenica mattina, il tempo si era però messo al bello, permettendo così ad oltre ventimila appassionati di assistere dalle tribune naturali, offerte dal terreno particolarmente favorevole, alle prodezze degli assi impegnati.

Le condizioni stradali del percorso erano buone in tutti i punti; il tratto più difficile era rappresentato dall'attraversamento dell'abitato di Lenz e soprattutto al centro del paese dove una curva a destra era incassata tra due spigoli di case.

Un appunto deve essere fatto all'organizzazione per quanto riguarda la posizione del parco chiuso, la cui ubicazione era troppo vicina alla linea del traguardo, il che non permetteva ai



Il giovane torinese Abate, è una delle promesse del nostro sport automobilistico. Alla «Aosta-Gran San Bernardo» con l'Alfa Romeo «Giulietta SV Zagato», ha conquistato la vittoria nella sua classe.



Il non più giovane pilota Leonardi è un fedelissimo alla classe 750 e con la piccola OSCA ha vinto con distacco in questo gruppo davanti a Branca ed a Lippi ritratto qui di spalle mentre, superato il traguardo dell' «Aosta-Gran San Bernardo», ascolta le impressioni del vincitore appena sceso di macchina.

IL PUNTEGGIO ATTUALE DEL CAMPIONATO EUROPEO DELLA MONTAGNA

1. Daetwyler (Maserati)	punti 25,5
2. Hermann (Borgward)	» 14
3. ex-aequo, Maglioli, Barth e von Trips (Porsche)	» 12
6. Von Frankenberg (Porsche)	» 9
7. Cabianca (Osca-Borgward)	» 7
8. Buffa (Maserati)	» 5
9. Munaron (Porsche)	» 4
10. ex-aequo: Schiller (Porsche), Tedeschi (Maserati) e von Hanstein (Porsche)	» 1

evidente che la Porsche aveva buone possibilità di vittoria tanto più che Daetwyler, nell'intento di migliorare i tempi fatti segnare da von Trips, aveva danneggiato seppure lievemente il ponte posteriore della sua Maserati.

Dobbiamo qui far notare come nella « sport », valida per il « Campionato d'Europa della Montagna », si siano presentate al via soltanto 15 macchine dato che all'ultimo momento la Porsche-Sauter di Alex Kaltenbrunner aveva dichiarato « forfait », cosicché il punteggio assegnato per il campionato veniva dimezzato non essendo raggiunto il numero minimo (16) di partecipanti come prescritto dal regolamento. Un assurdo che si presta, come si vede, al « comodo » giuoco di squadra.

La gara era destinata a confermare i risultati delle prove. Contro la decisa ed energica azione di Von Trips, nulla ha potuto l'audacia di Daetwyler. Il tedesco già nella prima salita faceva segnare il tempo di 3' 28" 6/10. Lo svizzero impiegava un tempo superiore, seppure di poco, e nella seconda manche le posizioni rimanevano invariate: il gioco era fatto ed a favore di von Trips e della sua Porsche. Grazie ad una magnifica seconda prova, von Frankenberg riusciva ad eguagliare nella somma dei tempi Daetwyler, cosicché i due piloti venivano a trovarsi al secondo posto a parità.

28

Molti gli italiani che si sono qui cimentati. Splendide prestazioni sono state quelle di Eraldo Nicosia che ha vinto a quasi 74 km/h di media la classe « 1300 cc. » Turismo di serie normale e di Ovidio Capelli che con la O.S.C.A. « 750 cc. » si è imposto alla media di 83,800 km/h nella classe « 750 sport ». Altri nostri piloti si sono ottimamente comportati: Dore Leto di Priolo sempre all'altezza della sua fama, Franco Dari, Alessandro Perrone alla sua prima gara, A. Frieder, « Ferral » pseudonimo sotto il quale si nasconde un noto sportivo milanese, Armando Filippa e Attilio Buffa.

« XIX AOSTA - GRAN SAN BERNARDO »

Penultima prova del « Campionato d'Europa della Montagna », e prova decisiva, la corsa in salita « Aosta-Gran San Bernardo », ha sostituito (una sostituzione più che degna) la « Susa-Moncenisio » in un primo tempo titolata per questo campionato. E' stata una travagliatissima qualifica, dapprima concessa poi negata ed infine ridata nel breve volgere di una settimana, segno dell'incerta situazione che regna nel campo sportivo nazionale ed anche internazionale.

Ad ogni modo l'Automobile Club d'Aosta, nelle persone del suo Presidente, dott. Robert Vincent, e del suo Direttore, dott. Franco Mazzolini, ha meritato questa qualifica che un'organizzazione così perfetta e così precisa ben difficilmente ci è stato dato di notare altrove. Un servizio d'ordine esemplare, un impianto di segnalazione collegato con tutto il percorso, tanto che era possibile seguire la marcia di ogni macchina, chilometro per chilometro. Una organizzazione, insomma, che ha lasciato stupiti tutti.

La gara — riservata soltanto a 60 piloti — è stata dura per tutti che i 1890 metri di dislivello, ma soprattutto gli ultimi sei chilometri finali in terra battuta, hanno messo in luce veramente i migliori, coloro che in linea assoluta avevano buon diritto di aspirare alla vittoria. I piloti da noi interrogati dopo l'arrivo ci hanno dichiarato che la strada non era certo in mi-

gliori condizioni rispetto all'edizione 1956 ma — stando ai tempi ed alle medie realizzate — certamente non ci sentiamo di convalidare queste dichiarazioni. Infatti i nuovi primati stabiliti stanno a dimostrare come necessariamente anche le condizioni stradali siano state migliorate, prova ne sia l'asfaltatura di un nuovo tratto e la correzione di una curva, prima ad angolo acuto e molto difficile.

In sede di commento generale non dobbiamo dimenticare di commentare la antipatica discussione sollevata dalla Porsche, tramite il suo direttore sportivo von Hanstein, che si è rifiutata di accettare, in un primo tempo, il responso di un medico sportivo locale in merito alla idoneità fisica di Barth e poi quello di una Commissione Medica locale, la quale non ha riconosciuto valida la dichiarazione rilasciata da un medico di Vienna in merito alla idoneità fisica del conduttore tedesco a riprendere l'attività sportiva dopo il grave incidente che lo ha coinvolto, assieme al nostro Maglioli, al Gaisberg. Von Hanstein ha sollevato mille obiezioni, ha cercato di avallare le sue affermazioni con « ipotetici » articoli del codice sportivo internazionale. E' comunque certo che, nelle condizioni attuali in cui vive lo sport automobilistico italiano, bene hanno fatto i medici di questa Commissione ad esprimersi in tal senso, preferendo peccare, se mai, di eccessiva prudenza nell'intento di evitare l'occasione di qualsiasi incidente che avrebbe potuto avere incresciose conseguenze.

Lo zurighese Willy Daetwyler, vecchia conoscenza della « Aosta-Gran San Bernardo », ha dato un colpo a tutte le supposizioni che si facevano alla vigilia, portando la sua Maserati « due litri » alla sommità del Colle in 22' 10" 9/10 alla media di km/h 91,697, il che vuol dire che egli ha strappato al vecchio record di Maglioli qualche cosa come 25" 1/10. Al secondo posto una Porsche, quella di von Trips che nelle prove aveva fatto segnare il miglior tempo assoluto ed al terzo una Borgward, quella di Hermann, tutti e due al di sotto del precedente primato. Come si vede ai primi tre posti gli alfieri delle tre case che hanno disputato — ben comprendendone l'importanza ai fini commerciali — il « Campionato d'Europa della Montagna ».

Ma a parte questi piloti che con i mezzi più potenti hanno lottato per l'assoluto, un altro pilota esce da questa lotta con una « quasi-vittoria assoluta » e con una di classe: Luciano Mantovani. Il giovanissimo Luciano, fratello del non certo dimenticato Sergio, al volante di un'O.S.C.A. di soli 1100 cc. ha fatto registrare il miglior tempo della sua classe ed il settimo assoluto: 23' 29" 8/10 (record precedente di 24' 53" 8/10) media km/h 86,565, il che quattro anni fa rappresentava la media record del vincitore assoluto.

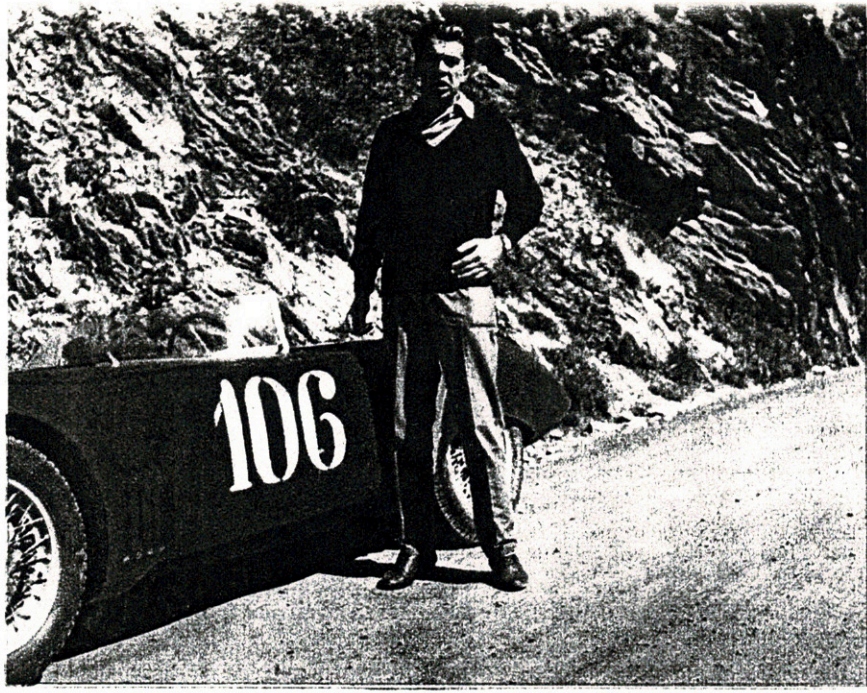
In tutte le altre classi, medie record, iniziando da Abate che con la Alfa « Giulietta SV » carrozzata da Zagato si è imposto davanti a Gorza ed a Coriasco, e proseguendo con gli altri vincitori di classe quali il bravo Scarfiotti su Fiat « 8V Zagato » e Leonardi su O.S.C.A. « 750 cc. ». Tra gli sfortunati, ricordiamo Lippi, ma soprattutto Brandi.

GIANNI MARIN

LA CLASSIFICA

XIX AOSTA - GRAN SAN BERNARDO
km. 33,900 - dislivello m. 1890 - A.C. Aosta - 1° settembre

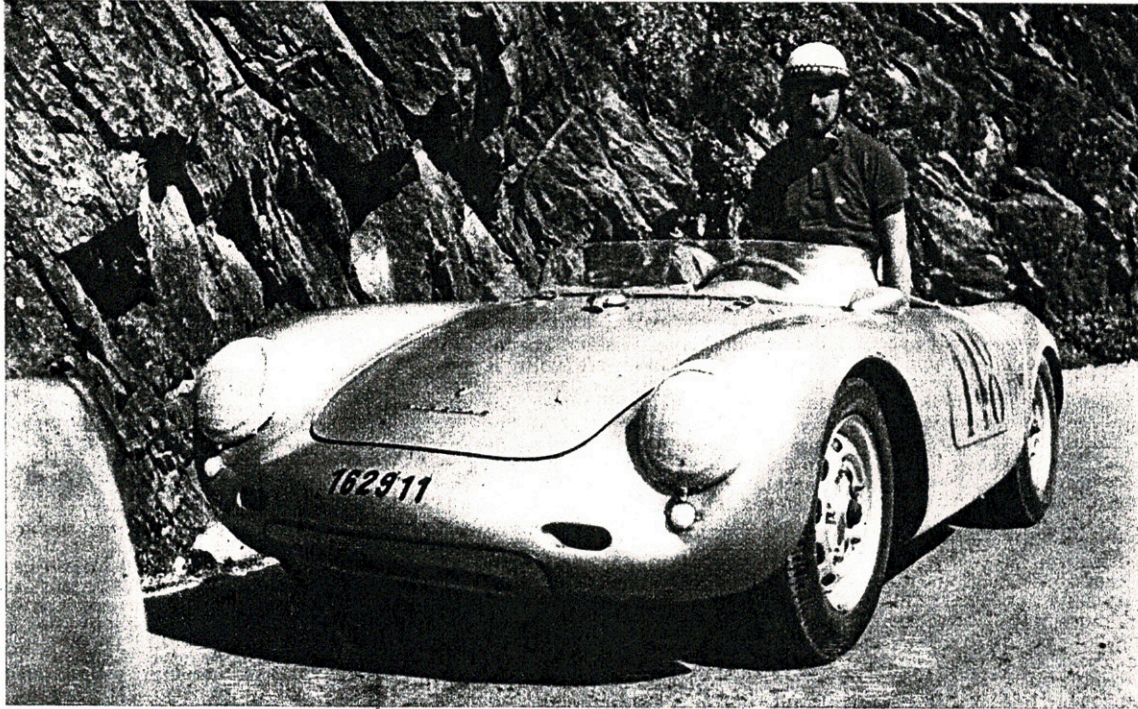
Gran turismo, classe 1300 cc.: 1. Abate Mario 24'21", km/h 83,531; 2. Gorza Egidio 24'31"4, su Giulietta S.V.
Classe fino a 2600 cc.: 1. Scarfiotti Lodovico su Fiat 8 V Zagato 24'10"3, media km/h 84,147;
Classe oltre 2600 cc.: 1. Lualdi Edoardo su Ferrari 250 24'04"8, media km/h 84,468;
Categoria Sport: classe sino a 750 cc.: 1. Leonardi Sesto su Osca 750 25'06"6 media km/h 81,003;
Classe fino a 1100 cc.: 1. Mantovani L. su Osca 1100 23'29"8, km/h 86,565; 2. Ramella S. su Osca 1100 25'26"4;
Classe oltre 1100 cc.: 1. Daetwyler Wyll su Maserati 200/S 22'10"9 media km/h 91,697; 2. Grafberghe W. Trips su Porsche 2000 22'19"6; 3. Hermann Hans su Borgward H 1500 22'24"1; 4. Frankenberg R. su Porsche 2000 22'44"4; 5. Cabianca Giulio su Borgward H 1500 22'45"5; 6. Munaron Gino su Porsche 2000 23'00"5; 7. Bordoni Franco su Maserati 2000 23'37"4; 8. Toselli Miro su Osca 1500 24'07"1; 9. Govoni Odoardo su Maserati 2000 24'22"9; 10. Buffa Attilio su Maserati 2000 24'25"3; 11. Brandoli Marino su Lancia Marino 24'25"7; 12. Pagliarini Nando su Maserati 2000 24'44"9.



Una prestazione di grandissimo rilievo ha fornito il giovanissimo Luciano Mantovani con la OSCA 1100, classificandosi primo di classe e settimo assoluto.



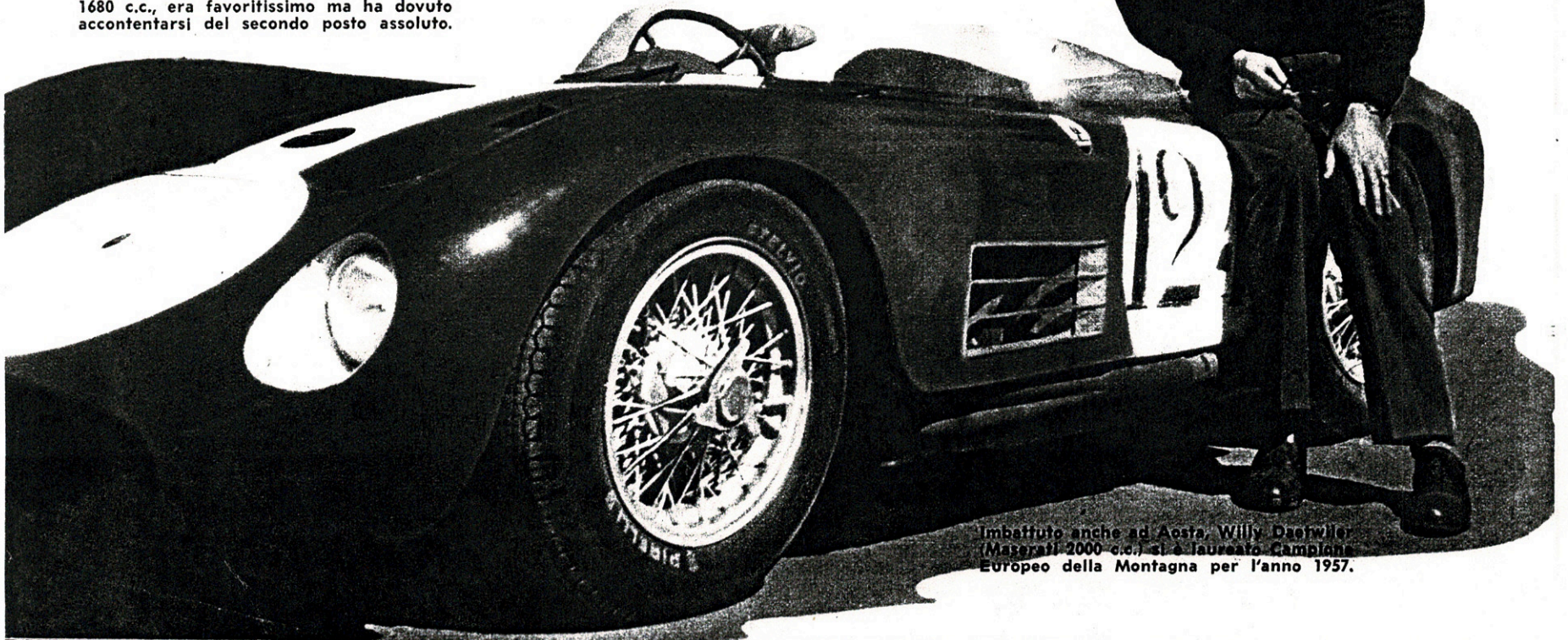
Dinnanzi alla Borgward a iniezione di 1500 c.c., i piloti della casa tedesca; Hermann (a destra) classificatosi terzo assoluto e il nostro Giulio Cabianca.



Il barbuto Von Trips con la Porsche di 1680 c.c., era favoritissimo ma ha dovuto accontentarsi del secondo posto assoluto.

ALLA XIX AOSTA GRAN S. BERNARDO

(vedere servizio
a pag. 28)



Imbattuto anche ad Aosta, Willy Daewiler (Maserati 2000 c.c.) si è laureato Campione Europeo della Montagna per l'anno 1957.