



*Successo*

*del IV Rallye*

*del Sestriere*

Una FIAT " 500 C., durante  
la prova complementare

*Il IV Rallye del Sestriere ha avuto uno svolgimento e un epilogo degno delle promesse che, in sede di preparazione, ci si attendeva. Il nuovo regolamento della nostra tradizionale manifestazione è stato collaudato con risultati assolutamente positivi, dal momento che ha dimostrato la giustezza del presupposto col quale era stato concepito, cioè che il Rallye del Sestriere deve essere aperto a tutti, che non basta una vettura veloce per imporsi.*

*E se a qualcuno è sembrata troppo severa la prova complementare, si può rispondere che è dimostrabile con l'attenta consultazione dei dati relativi al Rallye nel suo complesso, che la gara è stata vinta nella sua prima parte, e che la prova finale — per quei concorrenti che ne hanno capito la formula — non è stato altro che una difesa dei punti conquistati precedentemente.*

*Ma è inutile addentrarci in una disanima tecnica del regolamento della manifestazione. Ci sembra che siano sufficienti lievi ritocchi nelle edizioni future per portare il Rallye del Sestriere assai prossimo a quanto di meglio si possa fare in questo genere di prove. Dal 1950 ad oggi sono stati fatti enormi progressi; si può dire che i primi tre Rallye siano stati dei semplici esperimenti, attraverso i quali si è giunti ad una struttura probabilmente definitiva della formula di gara, ed è questo il più concreto risultato offerto dal Rallye del Sestriere edizione 1953.*

*Esso ha avuto fasi assai vivaci fin dal momento in cui ha preso le mosse, nella notte tra il 25 e il 26 febbraio, per culminare nella avvincentissima prova complementare del 2 marzo, in cui l'interesse non è mai mancato, anzi si è andato ancora acuendo fino agli episodi conclusivi, che sono stati di raro sapore agonistico.*

*Non è certo il caso di rifare la cronaca della gara. Basteranno alcuni dati: 104 iscritti, concorrenti partiti 86; arrivati 69; ammessi alla prova complementare 47.*

*I sarresi Seibert e Bolz su Citroen tipo « 15 », che hanno vinto il IV Rallye del Sestriere, erano partiti da Francoforte, e già alla vigilia della prova complementare*



Il Presidente dell'A.C.T., M.se Trevisani, si congratula con i saresi Seibert e Bolz vincitori del Rallye.

La coppia Scala-Mazzonis seconda in classifica generale e vincitrice nella classe fino a 1600 cmc.



Il M.se Trevisani si congratula con S. Marsaglia vincitore, in coppia con Damonte, nella classe 3<sup>a</sup>. Sullo sfondo: il Sindaco del Sestriere, ing. Nasi, e l'ing. Canestrini.

# CLASSIFICHE DEI CONCORRENTI

N° TARGA RALLYE	CONCORRENTE	VETTURA	PENALIZZAZIONI			
			Con- trolli	Col di Nava	Prova velocit.	Contr. Perosa Argent.
94	SEIBERT/BOLZ	Citroen 15	—	—	—	3
204	SCALA/MAZZONIS	L. Aprilia	—	—	—	2
144	DAMONTE/MARSAGLIA	L. Aurelia B 22	—	7,5	—	1
12	VALENZANO P./SPOSETTI	L. Aurelia B 20	—	13,5	—	2
296	MARANZANA/CARLOTTI	Dyna Panhard	—	30	5	1
136	CHRISTILLIN/FIORIO	L. Aurelia B 22	—	—	—	1
294	GROSGOGEAT/BIAGINI	Dyna Panhard	—	—	4	2
130	GATTA/DE MARTINO	L. Aurelia B 22	—	15	—	1
50	PIGNATELLI/SONNINO	L. Aurelia B 20	—	25,5	—	1
194	NASI/CERIANA	Fiat 1400	—	30	—	1
14	VALENZANO L./PALTRINIERI	L. Aurelia B 20	—	4,5	—	1
164	QUATTROCCHI/CANGIOTTI	L. Aurelia B 22	5	28	—	—
20	POLENSKY/MARTINENGO	Porsche 1500	—	30	2	1
98	ROGERS/TOZZI CONDIVI	Riley 2500	—	14,5	—	2
132	BUFFA/CARABELLI	L. Aurelia B 22	—	30	—	1
286	BONDOROWSKY GEORGES e M.	Dyna Panhard	—	30	3	2
160	DELLA BEFFA/RASINI	Alfa Romeo 1900	—	30	—	3
110	VON DER MUEHLE/HARTMAN	Borgward 2400	—	30	—	3
10	LORENZONI/MOFFA	L. Aurelia B 20	—	30	—	2
72	BRACCO/VON HANSTEIN	Porsche 1500	—	18,5	—	2
202	BRIGNONE/MEREGALLI	Fiat 1400	—	16,5	—	2
214	CROTTI/SASSI	L. Ardea	—	30	1	2
200	BARGE/PASTERIS	Fiat 1400	—	30	—	1
172	SCAGLIARINI/LISI	Alfa Romeo 1900	—	30	—	1
154	PRAMPOLINI/ZUCCHELLI	L. Aurelia B 21	—	30	—	3
196	LUPARIA/QUADRI	Fiat 1400	—	30	—	2
112	EMPRIN GILARDINI/RAIMONDO	Mercury	—	30	—	4
140	OCCHETTI/STROPPIANA	Fiat 1900	—	30	—	5
280	CERRUTI A. M./G.	Fiat 500	—	30	—	1
192	CAPELLO/SCANO	Fiat 1100 E	—	30	—	—
62	FREDELLA SALVATORE	L. Aurelia B 20	—	30	1	12
198	FULCHERI/RUFFINO	L. Aprilia	—	30	—	1
298	BORGHESIO/CAROSSIA	Fiat 500 C	—	30	—	1
36	GRIMANI/PITTINI	Alfa Romeo 1900	—	30	1	6
114	BIANCHI/COLABATTISTI	Alfa Romeo 2500	—	30	2	4
276	LEVATI/DIONISI	Fiat 500 C	—	30	—	2
282	SERTORIO F./G.	Moretti 750	—	30	7	—
2	CECCARONI/VITALI	Siata 208 S	—	30	—	4
308	COSULICH/SUNI	Fiat 500 C	—	30	—	1
312	MONACO/CIOLFI	Fiat 500 C	—	30	—	—
274	OTTONELLO/GARDIOL	Fiat 500 C	—	30	2	—
210	SERVADEI/MELLEI	Fiat 1400	—	30	—	15
90	MARX/NIEMALLER	Ford V 8	—	30	2	11
208	GIACOTTO/JAPPELLI	L. Aprilia	—	18	2	1

# AMMESSI ALLA PROVA COMPLEMENTARE

Contr. Sestriere	Punteggio arrivo al Sestriere	PROVA COMPLEMENTARE			PUNTEGGIO	CLASSIFICA					
		Scarti $t^1 + t^2$ in quinti	Scarto $\frac{T}{2}$ in quinti	Punti $100 - \frac{(t^1 + t^2 + \frac{T}{2})}{2}$		GENE-RALE	PER CLASSE				S. C.
							I	II	III	IV	
—	497	8	—	92	589	1°			1°		
—	498	12	—	88	586	2°	1°				
1	490,5	10	—	90	580,5	3°		1°			
1	483,5	3	12,5	84,5	568	4°				1°	
1	463	11	—	89	552	5°	1°				
—	499	13	39	48	547	6°		2°			
4	490	10	35	55	545	7°	2°				
—	484	19	22,5	58,5	542,5	8°		3°			
—	473,5	42	—	58	531,5	9°				2°	
—	469	24	20	56	525	10°		2°			
—	494,5	22	50	28	522,5	11°				3°	
—	467	41	6,5	52,5	519,5	12°		4°			
1	468	5	49,5	45,5	513,5	13°				4°	
—	483,5	23	54,5	22,5	506	14°			2°		
1	468	49	20	31	499	15°		5°			
—	465	19	54	27	492	16°	3°				
11	456	15	50,5	34,5	490,5	17°		6°			
5	462	1	72	27	489	18°			3°		
1	467	23	58,5	18,5	485,5	19°				5°	
54	425,5	15	29	56	481,5	20°				6°	
—	481,5	14	99	— 13	468,5	21°		3°			
16	451	9	102,5	— 11,5	439,5	22°		4°			
—	469	56	74,5	— 30,5	438,5	23°		5°			
1	468	77	53	— 30	438	24°					
—	467	63	83	— 46	421	25°			7°		
—	468	44	133,5	— 77,5	410,5	26°		6°			
2	464	38	125	— 63	401	27°				4°	
1	464	78	91	— 69	395	28°			9°		
—	469	11	164,5	— 75,5	393,5	29°	4°				
3	467	49	131	— 80	387	30°		7°			
1	456	46	128	— 74	382	31°				7°	
—	469	73	116,5	— 89,5	379,5	32°		8°			
1	468	15	173,5	— 88,5	379,5	33°	5°				
36	427	25	144,5	— 69,5	357,5	34°				8°	
145	319	20	72	8	327	35°			5°		
—	468	45	211	— 156	312	36°	6°				
—	463	17	246	— 163	300	37°	7°				
3	463	15	264,5	— 179,5	283,5	38°				9°	
4	465	25	269,5	— 194,5	270,5	39°	8°				
3	467	28	269,5	— 197,5	269,5	40°	9°				
5	463	38	278	— 216	247	41°	10°				
—	455	98	226	— 224	231	42°		9°			
7	450	26	298,5	— 224,5	225,5	43°			6°		
3+5	471	160	227	— 287	184	44°		10°			

erano nelle primissime posizioni, con 497 punti contro 499 di Maglioli-Canepa e Christillin-Fiorio, e i 498 di Scala-Mazzonis. Nella prova finale Seibert-Bolz riuscirono a far meglio di tutti, cioè girando sul difficile percorso velocemente ma con encomiabile regolarità, sì da totalizzare quegli altri 98 punti che gli assicurarono la vittoria assoluta e il magnifico premio costituito dalla nuova 1100 Fiat.

I nostri consoci Scala-Mazzonis, su Lancia Aprilia, ottennero un magnifico secondo posto assoluto, a soli tre punti dai vincitori, mentre Christillin-Fiorio sbagliarono per eccesso di prudenza e perdettero punti preziosi, e Maglioli, che aveva in mano le carte migliori, le sciupò con una violenta sbandata per il motivo opposto.

Vanno ricordate le belle prove di Maranzana-Carlotti, di Damonte-Marsaglia, di Piero Valenzano-Sposetti, di Grosogeat-Biagini, M. e G. Cerruti, Nasi-Ceriana, Crotti-Sassi, Gatta-De Martino, Rogers-Tozzi Condivi, Pignatelli-Sonnino.

Nella prova in salita sul Colle di Nava, Maglioli-Canepa risultarono i più veloci nel senso assoluto; Seibert-Bolz, Christillin-Fiorio, Scala-Mazzonis e Grosogeat-Biagini vinsero le rispettive categorie.

Simontacchi-Pivoli, con l'Alfa Romeo 1900, compirono il tratto cronometrato tra Stupinigi ed Airasca nel minor tempo assoluto.

Un cenno meritano le gentili concorrenti che si sono sobbarcate la lunga fatica: dalla Signorina Giolino — che è arrivata coraggiosamente al traguardo nonostante una disavventura meccanica toccata in vista del Sestriere — alla Signora Marie Bondorowski, Sig.ra Maria Gestelli-Guidi, Sig.na Olga Della Beffa, Sig.ra Rogers, Sig.ra Arline Tozzi Condivi e Sig.ra Arlette Ellison.

E poi gli sfortunati: Giletti-Cinti; Piodi-Frajria; i finlandesi Koskinen-Eklundh (che erano partiti da Helsinki!); Pesatori-Peradotto; Hewitt-Falkenhausen.

A detta degli stessi concorrenti la regolarità della manifestazione fu assoluta: ordine ai controlli-orario, segnalazioni precise ed abbondanti, assistenza cordiale a tutti. Durante la prova complementare funzionarono perfettamente il cronometraggio a cellula fotoelettrica e le installazioni predisposte dalla Organizzazione Ricordi. E per tre giorni interi i cronometristi torinesi capeggiati dal Cav. Vizio si prodigarono nei complessi calcoli che dovevano riassumere in cifre gli sforzi e la bravura dei concorrenti.

Il bilancio del IV Rallye del Sestriere si è dunque chiuso in attivo: possono esserne soddisfatti e lieti coloro che con tanta fede si sono dedicati alla sua realizzazione. Soprattutto devono essere certi che ormai la manifestazione dell'A. C. di Torino è entrata a vele spiegate nel novero dei più classici Rallyes, e che il regolamento, coraggiosamente varato quest'anno, risponde appieno alle esigenze sportive della gara, ed è — ne siamo certi — destinato a fare scuola.

F. B.

il  
MOTOR-OIL

Weber

SI PAGA  
COLL'ECONOMIA  
DI BENZINA

Sconto 5% ai Soci A.C.I.

PRONTA CONSEGNA  
MONTAGGIO E  
SERVIZIO CLIENTI

Concess. per Torino e Provincia:  
CORTE & COSSO  
TORINO  
VIA CESARE LOMBROSO, 21  
TELEFONI: 62.548 - 682.117

Dopo un percorso di circa 3000 chilometri una delle prime vetture partecipanti al Rallye taglia il traguardo al Sestriere.



La Porsche di Polensky abborda a piena velocità una curva durante la prova complementare.



I concorrenti Giacotto e Jappelli a fianco della loro autovettura, a bordo della quale hanno ripreso un interessante documentario cinematografico durante lo svolgimento della gara.