

TUDOR
accumulatori

l'Automobile

TUDOR
accumulatori

10. ANNIVERSARIO DI UNA CLASSICA SU STRADA

Tempo favorevole strade migliori una grande Coppa delle Dolomiti

Gabianca su Osca stabilisce il nuovo record ad oltre cento di media

(DAL NOSTRO INVIATO)

CORTINA, luglio. Sono infatti modi di festeggiare una ricorrenza, offrendo dei doni, invitando dei fiori, stringendo semplicemente la mano al festeggiato. Gli organizzatori della Coppa d'Oro delle Dolomiti per solennizzare il 10. anniversario della loro gara hanno stipulato un patto con il Padre Siero affinché, forse per la prima volta nella storia di queste manifestazioni, degname 100 e più km. del percorso d'una magnifica sola. Questo era il secondo dei requisiti affinché fosse possibile celebrare degnamente una data così importante. L'altro requisito, la rispondenza del fondo stradale, era già un dato acquisito. Infatti, prima d'impalmare a causa della pioggia interrotti tutta la rete stradale dolomitica è stata sensibilmente migliorata sia come fondo (allungando quei tratti che ancora non lo erano), sia come tracciato (allargando le curve). Una settimana prima percorrendo queste stesse strade ci eravamo convinti che un magnifico lavoro era stato compiuto e questo significa che la Coppa d'Oro delle Dolomiti era destinata, tempo permettendo, a subire un totale risvolgimento nei tempi e nei records. E così è stato. Dai primi dati sul passaporto delle macchine si può dedurre facilmente che com-

no dei primati esistenti, i tempi stabiliti più parecchi anni or sono, avrebbe resistito, ma forse nessuno pensava che lo slancio pateroso dei piloti e la piena rispondenza dei mezzi avrebbe portato una macchina da turismo di media cilindrata, l'Alfa Giulietta Sprint sciolta di Giora a superare nettamente il precedente record stabilito nel 1953 da Paolo Marzotto su Ferrari 309. E' forse il caso di paragonare la potenza dell'un veicolo con quella dell'altro? O di citare il miglior rapporto peso-potenza della Ferrari di Marzotto rispetto a quello dell'Alfa di Giora? Eppure, tre anni fa l'impreza di Paolo Marzotto suscitò l'ammirazione di tutti e se la sua prestazione di allora è oggi olivata da quella di Giora e di altri, come vedremo, ciò si deve unicamente al grande progresso realizzato dai mezzi, al miglioramento del tracciato stradale, alle diverse condizioni atmosferiche ed anche alla esclusione delle macchine da turismo di serie che altrimenti avrebbero costituito un intralcio più o meno altro.

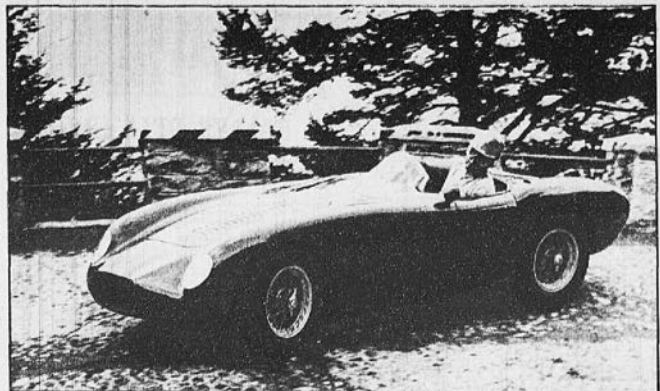
Non sarà facile, dunque, che tante situazioni favorevoli concorrano in seguito ma è certo che ancora una volta il campionato nazionale di cui è rivestito più adatto alle macchine di media cilindrata che non a quelle di grossa cilindrata. Oltretutto Gendebien ha fatto questa volta le spese. Al volante di una Ferrari 3300 è giulino egli è riuscito a far molto meglio di quanto non fosse lo scorso anno con una Mercedes 300 SL (ha impiegato, quest'anno, circa 12 minuti di meno a coprire il percorso), ma nulla ha potuto contro la più armonica e più adatta Osca 1500 di Gabianca, più armonica e più adatta naturalmente, rispetto alla natura di questo percorso. La macchina è quella che è e sarebbe davvero ostoso ripeterne le doti tante volte concrete, non ha fermato, quest'anno, ma non è facile che un veicolo sia parte riuscito come l'Osca 1500 si attagliò meglio alle possibilità di un pilota, Giulio Gabianca, che se volente come, forse nessuno ha saputo sino ad oggi. Il 130-140 CV dell'Osca 1500 son quelli che fanno al caso di Gabianca, la sagoma del veicolo è quella che si adatta al suo colpo d'occhio. Si vuol dire con questo che egli non possiede mai pilotare macchine di maggior potenza o di differenziale sospeso? Non propriamente. Crediamo però che come ciascuno di noi si sente più a suo agio con un veicolo piuttosto che con un altro, per Gabianca l'Osca 1500 è la macchina che egli riesce, a calzare meglio o, per essere più aderenti, a sfruttare meglio.

Oggi Gabianca è il Re delle Dolomiti. Scesi sono infatti, il sabato scorso, tutti i record parziali e naturalmente quello totale. E' stato il primo a realizzare la media di oltre 100 Km. l'ora su queste strade. Che di più? Gendebien, s'è detto, ha fatto cose egregie, ma noi riteniamo che la sua macchina non fosse adatta alle strade delle Dolomiti, ancorché migliorata, e per questo riteniamo che la sua prestazione sia superiore alla posizione stessa acquisita in classifica tanto che egli è insediato da un colpo d'occhio. Si vuol dire con questo che egli non possiede mai pilotare macchine di maggior potenza o di differenziale sospeso? Non propriamente. Crediamo però che come ciascuno di noi si sente più a suo agio con un veicolo piuttosto che con un altro, per Gabianca l'Osca 1500 è la macchina che egli riesce, a calzare meglio o, per essere più aderenti, a sfruttare meglio.

Ma ora diamo un sguardo alle singole classi che per il settore dimostrati dai singoli meriti come non mai una frazione particolare. Nella oltre 2000 sport Gendebien non ha avuto praticamente rivali tanto che il suo par bordini (Maserati 3000) giunse a circa 15 minuti. Torz era Franco Cornacchia (Maserati) che prendendo parte alle corse unicamente per motivi sentimentali esordì con un fedelissimo della

Coppa delle Dolomiti. In questa classe, tutti i partiti (3) quadruplicarono il traguardo. Nelle 2000 sport, l'instabile equilibrio di forze tra Fierro Carini (Ferrari a testis rossa) e Giardini (Maserati), che infatti transitavano sul Falzacro con lo stesso tempo, si rompono a favore del secondo che annuncia gradatamente il suo vantaggio sino a precedere il suo rivale di circa 10" a Cortina. Dei tre partiti uno (Pozzetti) si ritirava. Il precedente record, che Giardini ha largamente battuto, apparteneva a Mastononi in un'Osca 1100. Incontrati successi dell'Osca anche nelle altre due classi della sport. Vittoria ha letteralmente dominato non ha avuto praticamente rivali tanto che il suo par bordini (Maserati 3000) giunse a circa 15 minuti. Torz era Franco Cornacchia (Maserati) che prendendo parte alle corse unicamente per motivi sentimentali esordì con un fedelissimo della

Osca 1500, la media di oltre 100 Km/h, e precedendo di oltre 4 minuti, il belga Gendebien su Ferrari 3300, che quello totale. E' stato il primo a realizzare la media di oltre 100 Km. l'ora su queste strade. Che di più? Gendebien, s'è detto, ha fatto cose egregie, ma noi riteniamo che la sua macchina non fosse adatta alle strade delle Dolomiti, ancorché migliorata, e per questo riteniamo che la sua prestazione sia superiore alla posizione stessa acquisita in classifica tanto che egli è insediato da un colpo d'occhio. Si vuol dire con questo che egli non possiede mai pilotare macchine di maggior potenza o di differenziale sospeso? Non propriamente. Crediamo però che come ciascuno di noi si sente più a suo agio con un veicolo piuttosto che con un altro, per Gabianca l'Osca 1500 è la macchina che egli riesce, a calzare meglio o, per essere più aderenti, a sfruttare meglio.



Giulio Gabianca ha polverizzato il vecchio record della Coppa d'oro delle Dolomiti avendo realizzato, con l'OSCA 1500, la media di oltre 100 Km/h, e precedendo di oltre 4 minuti, il belga Gendebien su Ferrari 3300.

questa considerazione per commentare degnamente il rendimento delle sopradette vettura milanese che, in effetti, proprio per le prestazioni offerte a questa gara, come già nella Milie Milia e alla 1000 Km del Nürnberg, sono un po' considerate le regine della 10. Coppa d'oro delle Dolomiti. E' stato questo, d'altra parte, una delle poche classi in cui sia stato un certo equilibrio fatto da Buticchi classificatosi al 2. posto, e con un distacco di appena un minuto e mezzo. E' stato anche la classe, quindi, che ha dato la lotta più vivace tanto che al Falzacro e al Fordi il miglior tempo era stato di Paolo Marzotto, che la troppa occasione continua fu costretto a ritirarsi. Con lui si distinguono anche Zafferi, J. di classe nel superamento del primo passo dolomitico incontrato dalla corsa e secondo al Pordis. Anche Zafferi doveva poi ritirarsi.

Ricordo, infine, la 2000 gran turismo. Nessuna sorpresa che sia stata ancora la Fiat 5 V e prevalere grazie all'ottimo prova di Toselli, ma il successo di queste macchine assunse più un sapore particolare in quanto effettuato contro un avversario, la Porsche, che sebbene di natura cilindrata sembrasse più adatta per queste prove. La pilota Seiler che arrivava in Cortina fortemente disincantata da Toselli e precedendo, invece di meno di due minuti il panorama Arzico. Di gran lunga migliorata era da Toselli il precedente record di Enzo Zagato (3h 13'27").

Delle 60 macchine partite se ne ritirarono 24. Si nota che è questo il numero più basso di partiti che abbia mai avuto la Coppa d'Oro delle Dolomiti (il cui precedente record, in materia, risale al 1943 (18 macchine)). Gli organizzatori, pur essendo grati alle autorità che hanno permesso l'effettuazione della gara, si son stati piuttosto danneggiati dal limite imposto (80 macchine come massimo) il che ha provocato delle righe, ha fatto respingere una quantità di richieste. Comunque si è svolto con la massima regolarità e la 10. Coppa d'Oro delle Dolomiti passa degnamente alla storia dello sport automobilistico. Un viso stigio vede agli organizzatori materiali della gara e cioè al presidente dell'A.C. Belluno Ferruccio Ghioni, al segretario della manifestazione Adriano Crattavola, al direttore di gara Gino d'Aluisi, ai direttori di gara assistenti Fulvio Sacconi, Dario Romo, Lilliano Gambineri e al segretario di gara Giovanni Gerini. E in questa data storica un pensiero s'adda anche a Massimo Ratera che tanto ha fatto in passato per la riuscita di questa gara. Era, nei precedenti, tra gli altri, il presidente della Cial, ing. E. Datterich, il presidente dell'A.C. Udine, ing. Rizzoni, il presidente dell'A.C. Torino Ing. Trevisani, il direttore generale della S.A.I. Comm. Fini. Capite d'onore sono stati i sottosegretari di Zappatori.

PIRELLA

CLASSIFICA GENERALE

1. Gabianca Osca 1500, 3:05:17.8 - Media di 100,41
2. Gendebien Ferrari 3300, 3:09:18.3-5. Media di 98,45
3. Marzotto Mercedes 3:10:29.8-2. Media di 97,95
4. Toselli Fiat 5 V, 3:10:50.0 - Media di 97,80
5. Zafferi Ferrari 300, 3:11:38.0 - Media di 97,50
6. Carini Ferrari 300, 3:11:40.0 - Media di 97,48
7. Giardini Maserati 3000, 3:11:45.0 - Media di 97,40
8. Pozzetti Alfa 1300, 3:11:50.0 - Media di 97,35
9. Mastononi Alfa 1100, 3:12:00.0 - Media di 97,20
10. Bordone Maserati 3:12:05.0 - Media di 97,15
11. Poma Alfa 1200, 3:12:10.0 - Media di 97,10
12. Carini Ferrari 300, 3:12:15.0 - Media di 97,05
13. Toselli Fiat 5 V, 3:12:20.0 - Media di 97,00
14. Rossi Alfa 1100, 3:12:25.0 - Media di 96,95
15. Villoresi Alfa 1100, 3:12:30.0 - Media di 96,90
16. Morilli Alfa 1100, 3:12:35.0 - Media di 96,85
17. Sironi Alfa 1100, 3:12:40.0 - Media di 96,80
18. Bonfanti Alfa 1100, 3:12:45.0 - Media di 96,75
19. Lippi Alfa 1100, 3:12:50.0 - Media di 96,70
20. Sironi Alfa 1100, 3:12:55.0 - Media di 96,65

SUPERCORTE MAGGIORE la potente benzina italiana

SENZA AUMENTO DI PREZZO

DA 92-94 A

Q.M. n.o. r.m.

più benzina con un litro

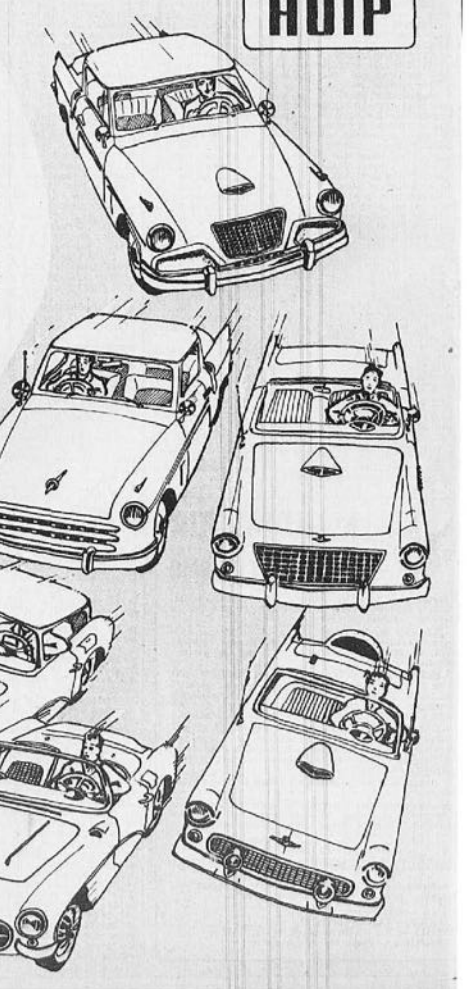
SUPERCORTEMAGGIORE 98-100 N. O. R. M. HA UN ALTO PESO SPECIFICO: UN LITRO PESA DI PIÙ, QUINDI SVILUPPA PIÙ ENERGIA E FA PERCORRERE UN MAGGIOR NUMERO DI CHILOMETRI.



l'unica con additivo **Q.M.**



che differenza.. corro di più e consumo di meno!



Direttore
GIOVANNI CANESTRINI
Redattore capo responsabile
PIER LUIGI SAGONA
Edile dell'Ente dell'Automobile L.E.I.
Stanzolese Tummolini - Roma
Viale Università, 38