



La splendida prestazione di cui è stato autore il genovese Camillo Luglio, su Ferrari 3000, alla 12ª edizione della corsa in salita delle Torricelle va oltre il valore della ambitissima vittoria assoluta raggiunta. Infatti, nonostante una partenza piuttosto lenta, il record di Paolo Marzotto, creduto irraggiungibile, crollava di schianto. Nella foto Luglio, al volante del portentoso 3 litri Ferrari, nell'istante in cui taglia il traguardo.

## Alle Torricelle: Ferrari, Maserati e Osca oltre il record di Paolo Marzotto

La corsa in salita delle «Torricelle», che quest'anno è giunta alla sua dodicesima edizione, si è rivelata ancora una volta manifestazione insostituibile sia dal lato tecnico che da quello agonistico.

Questa ormai «classica» veronese, che ogni anno apre ufficialmente la stagione sportiva automobilistica, specialmente per quanto riguarda il campionato assoluto della montagna, è divenuta una competizione sentita sia dalle Case industriali italiane, sia dai piloti la partecipazione dei quali si fa sempre più interessante.

Il percorso tutto in salita della lunghezza di 1.880 metri, con una pendenza med'ia di 6% circa, offre delle caratteristiche peculiari che è difficile riscontrare in altre gare del genere.

A prima vista questo percorso così breve, sembra inadatto alle macchine che al giorno d'oggi vengono costruite. Infatti macchine come le *Ferrari*, le *Maserati* e le *Lancia Aurelia*, non possono sviluppare tutta la loro potenza e spesso si trovano handicappate rispetto i piccoli bolidi, i quali possono sfruttare con più continuità i loro « cavalli motore ».

Quest'anno per non giudicare i fatti soltanto dal nostro punto di vista, abbiamo voluto interrogare i principali protagonisti di questa classica manifestazione, per conoscere da loro le im-

pressioni di questa gara ogni anno più bella, ogni anno più combattuta.

Nel complesso essi hanno parlato con entusiasmo della corsa veronese soprattutto soffermandosi sul fattore pilota che sulle rampe delle Torricelle viene ad assumere un ruolo non indifferente, a prescindere dal mezzo meccanico a disposizione. E' vero che in alcuni punti la maggiore potenza dei bolidi di superiore cilindrata, prende il sopravvento su quelli di minore potenza, ma è pure vero che le macchine più leggere, quelle dal migliore rapporto peso-potenza riescono moltissime volte a recuperare sui tornanti il tempo perso nei tratti più veloci.

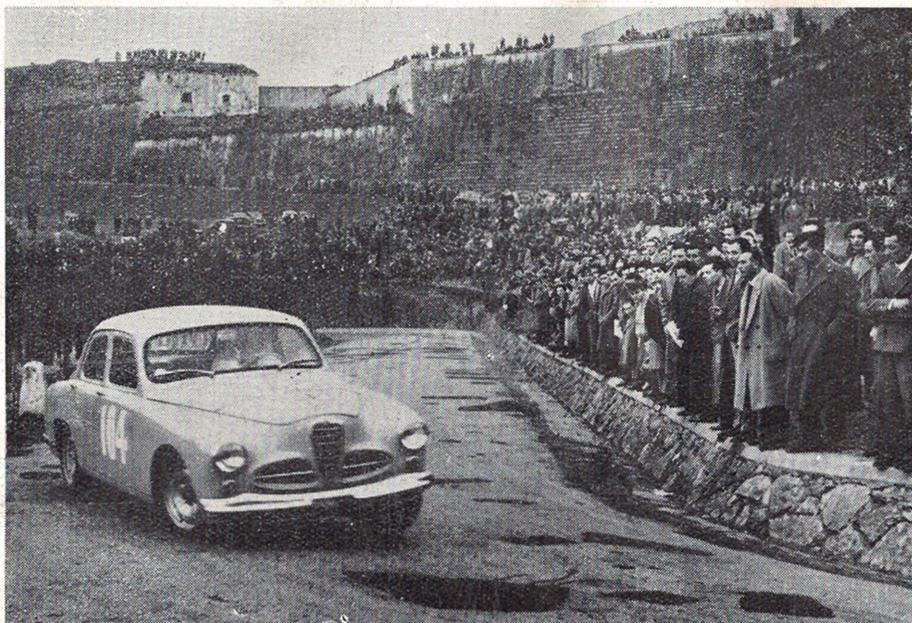
Il percorso, anche se completamente asfaltato, richiede, per la sua ardua sinuosità, nervi a posto e riflessi pronti. Non un attimo di incertezza, non un attimo di disattenzione; una curva presa male, una « imbarcata », un cambio di marcia sbagliato e si è immediatamente tagliati fuori.

Ed anche se il regolamento prevede due prove di salita (queste prove non sono complementari, vale a dire difficilmente compensano con un recupero una perdita precedente), i fatti dimostrano che i più regolari, coloro che sono dotati di maggior coraggio misto a stile, saranno sicuramente i vincitori.

Abbiamo detto dei pregi della corsa,

passiamo ora ad intessere l'elogio di chi questa corsa ha creato.

La tradizionale ospitalità dei veneti, trova in Verona e nei suoi abitanti il giusto apice ed è questa sincera ed affettuosa ospitalità che richiama ogni anno a Verona i maggiori rappresentanti dello sport automobilistico italiano. Tradizione d'ospitalità che non deve andare divisa dalla perfezione dell'organizzazione. Ogni particolare viene curato nei minimi dettagli. Ogni probabilità attentamente studiata e risolta, qualsiasi fattore che possa infirmare il successo della manifestazione attentamente risolto. Merito di questo deve essere ascritto ai Dirigenti dell'Automobile Club di Verona ed a quelli della Scuderia Can Grande, che ogni anno profondono le loro forze, per la migliore riuscita della manifestazione. E primo fra tutti ci sentiamo in dovere di citare il presidente del sodalizio veronese, il dott. Peretti Colò, «pratico» realizzatore della gara sulle Torricelle, e il dott. Ernesto Basso, direttore dell'A.C. di Verona, che fungeva da Direttore di Corsa e che nei momenti liberi si dedica con successo alle gare di regolarità. Assieme a questi due infaticabili dell'automobilismo veronese, crediamo giusto affiancare nella citazione il comm. Giulio Ronca, valente collaboratore nonché commissario sportivo, il dr. Bassani, il rag-



Sui tornanti delle Torricelle, assiepati di innumerevoli appassionati, Adolfo Tedeschi, che vediamo in piena azione, si è imposto con autorità, al volante dell'Alfa Romeo 1900, nella classe oltre 1300 della Turismo Normale.

Castioni, il sig. Faleni, il sig. Gakir, il sig. Guidotti, il sig. Pozzo, il cav. Fontebuoni. Ultimo, ma per noi giornalisti del pari meritevole, il dott. Saro Rolandi, a capo dell'ufficio stampa.

In questa gara, venivano applicati i nuovi regolamenti sportivi, validi per tutta la corrente stagione automobilistica. In linea di massima tutto è filato nel modo migliore, tanto che dopo gli arrivi, nessun reclamo è stato presentato ai commissari, nelle persone del comm. Chiaradia ed ing. Sirtori, che si sono disimpegnati egregiamente.

All'arrivo abbiamo sentito qualche mormorio, in merito alle prestazioni di qualche vettura della turismo di serie normale da 750 a 1300 cc. E sinceramente,

anche a noi queste prestazioni sembrano superiori alle reali possibilità di una vettura da «Turismo di Serie normale». Per tale motivo vorremmo che i commissari tecnici fossero più rigorosi durante le verifiche. I regolamenti per questa speciale categoria devono essere applicati a puntino e non bisogna prestare fiducia alle parole del concorrente il quale giura con troppa facilità, intorno alla sua stretta osservanza dei regolamenti emanati dalla C.S.A.I.

Alla XII edizione della gara sulle «Torricelle» gli organizzatori, si sono trovati nella necessità di dovere ammettere alla partenza soltanto sei classi, altrimenti il monte premi sarebbe risultato troppo diviso e non consono alle «tariffe» base prescritte dalla C.S. A.I. Per tale motivo le Fiat 103, hanno corso a parità con le 1100 TV, le Fiat 600 cc. con le Gaur 750 cc. e le O.S.C.A. Ad ogni modo la sportività degli organizzatori ha permesso di redirigere delle classifiche particolari e così premiare con coppe e medaglie anche questi concorrenti.

Qualitativamente la corsa delle «Torricelle» ha visto alla partenza quanto di meglio annoveri in campo velocistico, l'industria automobilistica italiana, vale a dire Ferrari, Maserati, O.S.C.A., Ermini, Fiat 8-V e 1103, Lancia Aurelia, Alfa Romeo, con il contorno di molte altre macchine più o meno trasformate.

La Casa di Maranello aveva mandato una sua macchina ufficiale e precisamente una Ferrari 3.000 che dalle prove si era dimostrata come la vettura più potente in campo. Leggermente handicappata in qualche tratto del percorso particolarmente tortuoso suppliva l'audacia e il colpo d'occhio del suo pilota. Altre Ferrari al «via», quelle di Cornacchia (3000 cc.), di Casarotto (2.560 cc.), Guarducci (2.000 cc.),

Randaccio (3.000 cc.), e Martinengo (3.000 cc.).

Maserati, rispondendo all'invito degli organizzatori, ha iscritto, in rappresentanza ufficiale della Casa, due vetture di 2.000 di cilindrata, affidate alla guida di Buffa e di Bruno Ruffo, ex campione mondiale motociclista.

Altre vetture ufficiali, una O.S.C.A. di 1.500 di cilindrata, affidata a Giulio Cabianca ed una Ermini alla cui guida vi era Manzini.

La gara sulle «Torricelle» poi, ha segnato il debutto della nuova Fiat 600 pilotata da Vittorio Gianni. Questa minuscola vettura, la quale è stata fatta partire tra le fino a 1.100 cc. sport, non essendo stata ancora perfezionata la sua omologazione, ha dato piena dimostrazione delle sue immense possibilità. Veloce, stabile, pronta nella ripresa, ha fatto segnare dei tempi di tutto rispetto, sopravanzando vetture di maggiore cilindrata. Gianni ci ha detto che questa sua vettura può raggiungere i 135 Km.h di velocità.

Più o meno ufficiale la partecipazione di vetture Lancia, Porsche, Fiat 8-V Alfa Romeo 1.900 cc.

Sin dalle prove, si era visto come per la vittoria assoluta i maggiori favori del pronostico andassero a Luglio, Ruffo, Cabianca, Buffa. Tra questo quartetto doveva sortire il vincitore assoluto.

Dato il «via» alla prima prova, nella massima cilindrata, un magnifico tempo veniva segnato da Giulio Cabianca con 1'31"6/10. Subito dopo di Cabianca partiva Buffa, al volante della Maserati 2.000 cc., ma non riusciva a far meglio e faceva registrare ai cronometri il tempo di 1'33"8/10. Era poi la volta di Bruno Ruffo, con 1'32"1/10. La prova più attesa era quella di Luglio, il quale non deludeva sportivi e tecnici e faceva fermare il cronometro su 1'30"4/10.

Per merito delle stupende prestazioni di Luglio, Ruffo e Cabianca crolla-



Il portacolori della milanese «Madunina», Umberto Filatori, vincitore della classe 750 Turismo Normale.



Il giovanissimo Paolo Colombo, su Fiat 8-V, con la vittoria nella categoria Gran Turismo, ha posto una seria candidatura al successo finale nel Campionato della Montagna.

va il record di Paolo Marzotto, segnato nella edizione precedente.

L'attesa per la seconda prova si faceva via via più spasmodica. E la stessa ansia si rifletteva anche sui concorrenti, tanto che non pochi sono stati quelli che hanno perso dei secondi alla via, data la loro emozione.

Diremo subito, che la classifica della prima prova non veniva sostanzialmente variata nella seconda; infatti Luglio, faceva ancora una volta segnare il migliore tempo; Ruffo era secondo e Cabianca terzo.

Il tempo complessivo di Luglio è stato di 3'01"5/10, mentre Ruffo ha fatto segnare 3'03"4/10.

Luglio è stato magnifico sotto ogni punto di vista. Ha sopperito alla maggiore potenza e quindi minore maneggevolezza della sua macchina, con il suo grande coraggio. Ha giocato d'audacia, ma nello stesso tempo di stile. Crediamo che egli con questa vittoria abbia posto una sicura ipoteca, per la conquista del campionato assoluto della montagna. La sua *Ferrari* ha sempre risposto ai «richiami» del conduttore, si è dimostrata ancora una volta vettura magnifica, dall'ottimo rapporto peso-potenza.

Il secondo arrivato Bruno Ruffo alle «Torricelle» a nostro avviso ha conquistato i galloni di alfiere ufficiale della *Maserati*. Lo stile perfetto, la sicurezza di guida sbalorditiva, fanno di Ruffo una confortante certezza.

Giulio Cabianca è sempre il bel corridore che tutti conosciamo. Forse la sua vettura, un po' troppo leggera, ha richiesto un grande sforzo fisico al suo conduttore, il quale l'ha pilotata con la sua solita maestria.

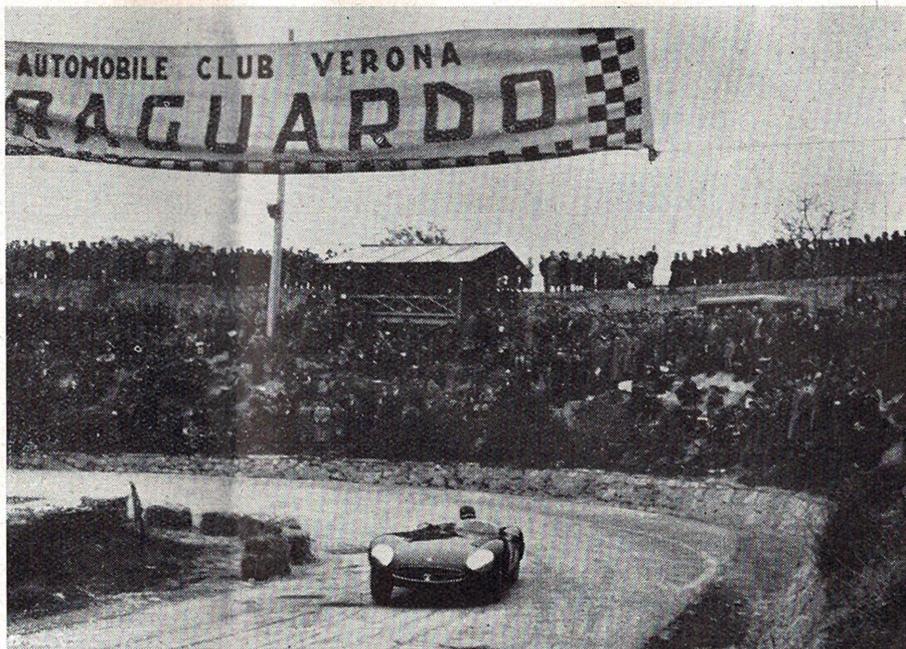
Al quarto posto si è piazzato il sempre valido Franco Cornacchia, il quale ha preceduto di 4/10 di secondo Attilio Buffa. Cornacchia ha lottato con il cuore in gola e questa sua posizione in classifica è di tutto rispetto. Buffa, non aveva i rapporti adatti per questa gara, ad ogni modo la sua prestazione è stata ottima.

Ma se la lotta per la vittoria assoluta è stata l'anima della manifestazione, ed ha tenuto con il fiato in sospeso gli oltre trentamila spettatori che si assieparono lungo i 1.880 metri del circuito anche la lotta che si è andata sviluppando per la supremazia nelle altre classi ha tenuto avvinto l'interesse degli sportivi.

Prima classe a prendere il via, è stata la 750 cc., nella quale ha dominato con netta supremazia, il milanese Umberto Filatori, al volante di una *Dyna Panhard*. Il suo tempo è stato di 3'58"4/10, il che gli ha permesso di sopravvivere di circa 11" il bravo Pier Carlo Borghesio. In questa classe si sono distinti Turri, Angelini, Rota, «Valzona» che si sono classificati nell'ordine, dietro a Borghesio.

La gentile signorina Luisa Pozzoli, si è classificata sesta in questa classe, dando una bella dimostrazione delle sue non indifferenti possibilità. Come unica donna in gara, ha avuto la sua buona dose di applausi ed una bella coppa.

Nella classe sino a 1.300 cc., la lotta era ristretta a Milanese, Brazzoli, Zimmerman, Castagna e Grazioli. Su questo



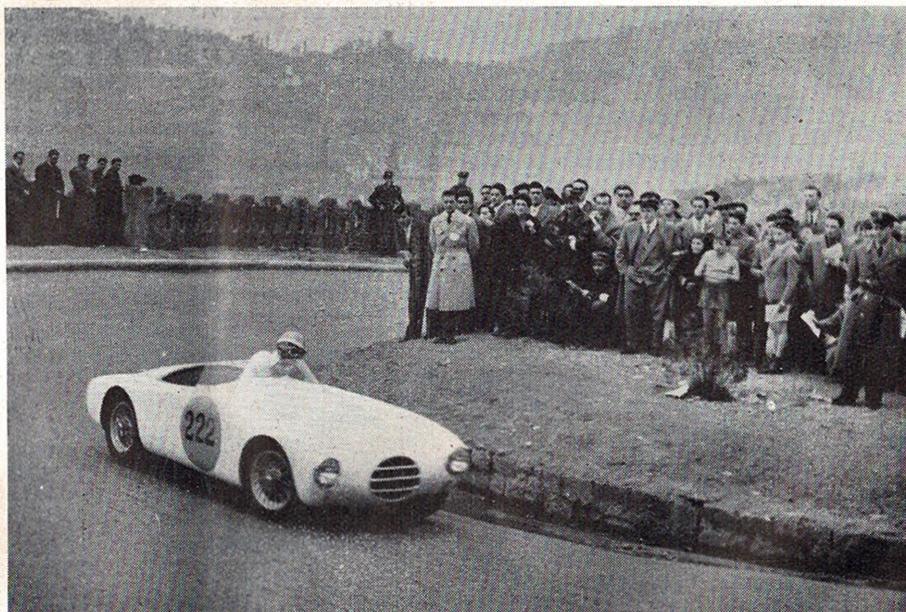
L'ex-campione del mondo della moto Bruno Ruffo ha colto, alla sua prima uscita stagionale, una brillante affermazione al volante della *Maserati* 2 litri. Il secondo posto in classifica assoluta da lui conquistato, in un tempo inferiore a quello del trionfatore della passata edizione, è la migliore dimostrazione delle sue magnifiche possibilità.

quintetto, quello che è riuscito a vincere è stato il genovese Carlo Zimmerman, il quale ha fatto segnare il tempo di 3'48" netti. La sua è stata una prova magnifica, per continuità di marcia, correttezza di stile ed audacia. Al secondo posto si è piazzato Paolo Milanese con il tempo di 3'52"3-10. Anche la prova dell'emiliano è stata molto ammirata. Inaspettatamente in questa classe si sono avuti tre ex-aequo, e cioè Lucillo Brazzoli, Arrigo Castagna e Paolo Grazioli. Accomuniamo tutti e tre nello stesso elogio, perchè tutti e tre sono stati abili e coraggiosi. Al se-

sto posto Cesare Largaioli, con l'ottimo tempo di 3'55"9-10.

Nella oltre 1.300 cc., sempre del gruppo Turismo di serie normali, lotta in famiglia tra le *Alfa Romeo* 1.900 e vittoria per 4-10 di secondo di Adolfo Tedeschi, dopo un appassionante duello con Bruno Martignoni. Martignoni, avrebbe potuto con tutta tranquillità conquistare il primo posto di classe, se nella prima prova l'afflosciamento di una gomma, non gli avesse fatto ritardare la sua marcia.

Nella stessa classe, si sono distinti Paolo Zamboni, Franco Marengi e



Giulio Cabianca, con l'inseparabile *Osca* 1500, non è stato da meno nei confronti dei due maggiori protagonisti Luglio e Ruffo. Le meravigliose doti di maneggevolezza della sua vettura gli hanno permesso di insediarsi tra i primi realizzando un tempo di tutto rispetto.



A sinistra: Il Presidente dell'A.C. Verona, Dr. Peretti Colò, porge il saluto e l'elogio ai concorrenti durante la cerimonia della premiazione. Si riconoscono inoltre il Dr. Basso, Direttore del Sodalizio veronese, il Vice Prefetto Dr. But, il Questore Dr. Pagani, il Comandante dei Vigili Dr. Ballarini. A destra: Vittorio Gianni, che ha tenuto felicemente a battesimo la nuova Fiat « 600 », il Dr. Saro Rolandi, Capo Ufficio Stampa della manifestazione, Comillo Luglio, vincitore assoluto della classica corsa in salita, il nostro corrispondente Gianni Marin, Ferrari Giro!amo, il concorrente più anziano in gara, e Carletto Zimmerman, affermatosi nella 1300 Turismo Normale.

Giancarlo Carloti, che si sono classificati nell'ordine dietro a Martignoni.

Classe unica per quanto riguarda la categoria Gran Turismo, con alla partenza Fiat 8-V, Fiat 8-V Zagato, Lancia 2.500 e 1.100 TV Farina.

Paolo Colombo, al volante della Fiat 8-V, si è imposto con netta superiorità

Questo giovane, il quale ancora lo scorso anno correva con il 1.100-103, indubbiamente farà parlare a lungo di sé, è completo sotto ogni punto di vista, e darà filo da torcere a tutti.

Al secondo posto a 7' da Colombo, con il tempo di 3'25"1-10, si è piazzato Aurelio Pellegrini, un altro giovane che fa bene sperare.

Buona la prova di Lumir Vesely, Ettore Contini, Emanuele Quartara ed Edoardo Lualdi.

Per quanto concerne la categoria sport, erano state fatte due sole classi: fino a 1.100 ed oltre 1.100. Nella prima si è imposto Enrico Manzini, con la nuovissima *Ermini*, una macchina magnifica che ha permesso al suo conduttore di far segnare il rilevante tempo di 3'24"2/10. Al secondo posto Italo Della Valentina su Fiat 1.100 cc. ed al terzo Luciano Gramegna, sulla spettacolosa 750 *Giaur*. In questa classe si sono distinti Tesini, Tinazzo e Pozzato. All'11 posto Vittorio Gianni, con la nuova Fiat 600 cc., macchina che gli ha permesso di sopravanzare vetture più potenti e di far segnare il tempo di 4'5"1/10.

Di Luglio, vincitore assoluto, e vincitore della classe oltre 1.100 sport, di Ruffo e Cabanca, abbiamo già parlato nel commento alla classifica generale. Non ci rimane che citare la bella prova fornita a Pietro Moscatelli, nella classe unica della Gran Turismo, con la vettura che fu della indimenticabile Luisa Rezzonico (Fiat 1100 TV Farina) e che gli permise di vincere una bella coppa, da assegnarsi idealmente alla compianta Luisa.

Il servizio cronometraggio a fotocellula, informazione e trasmissione radio, è stato curato dalla ditta Ricordi

di Torino, e si è dimostrato efficientissimo e preciso.

Riuscita sotto ogni punto di vista la premiazione, nella quale hanno preso la parola le maggiori autorità civili di Verona.

(Foto Vantini)

La classifica:

Gruppo turismo di serie normali

Classe fino a 750 cmc.: 1. Filatori Umberto su Dyna Panhard in 3'58"4/10; 2. Borghesio Pier Carlo su Dyna Panhard, 4'9"2; 3. Turri Enrico su Renault, 4'17"3; 4. Angelini Rota G. F. su Dyna Panhard, 4'22"1; 5. « Valzona » su Renault, 4'22"9; 6. Pozzoli Luisa su Dyna Panhard, 4'25"1; 7. Cazzulani Angelo su Dyna Panhard, 4'26"1; 8. De Gaspari Gianni su Renault, 4'27"; 9. Olla Federico su Renault, 4'33"5; 10. Sainati Leone su Fiat 500 C, 4'46"2.

Classe da 751 a 1300 cmc.: 1. Zimmermann Carlo, Fiat 1100-103, 3'48"; 2. Milanese Paolo, Fiat 1100-103, 3'52" e 3/10; 3. Brazzoli Lucillo, Fiat 1100-103, 3'54"7; 3. Castagna Arrigo, Fiat 1100-103, 3'54"7; 3. Grazioli Paolo, Fiat 1100-103, 3'54"7; 6. Largaioli Cesare, Fiat 1100-103, 3'55"9; 7. Ferrari Gerolamo, Fiat 1100-103, 3'56"; 8. Mogna-schi Carlo, Fiat 1100-103, 3'57"2; 9. Chizzolini Giorgio, Fiat 1100-103, 3'58"9; 10. Pagani Franco, Fiat 1100-103, 3'59"1; 11. Stoja Silvio, Lancia Appia, 3'59"3; 12. Marini Lucio, Fiat 1100-103, 4'0"5; 12. Marconi Ettore, Fiat 1100-103, 4'0"5; 14. Toffoli Vinicio, Fiat 1100-103, 4'4"8; 15. Rabino Domenico, Lancia Appia, 4'4"8; 16. Cocchetti Arrigo, Fiat 1100-103, 4'5"2; 17. Colombi Mario, Fiat 1100-103, 4'5"4; 13. Fraccari Giancarlo, Fiat 1100-10, 4'5"6; 19. Tavola Luciano, Lancia Appia, 4'5"7; 20. Toso Mario, Fiat 1100-103, 4'6"6.

Classe oltre 1300 cmc.: 1. Tedeschi Adolfo su Alfa R. 1900 in 3'36"6/10; 2. Martignoni Bruno, Alfa R. 1900, 3'37"; 3. Zamboni Paolo, Alfa R. 1900, 3'39"5; 4. Marengi Franco, Alfa R. 1900, 3'41"; 5. Carloti Giancarlo, Alfa R. 1900, 3'41"; 6. Paesetti Mario, Alfa R. 1900,

3'41"5; 7. Valaperti Giuseppe, Alfa R. 1900, 3'42"6; 8. Cocconceli Stelio, Alfa R. 1900, 3'43"7; 9. Dalla Favera Mario Alfa R. 1900, 3'48"6.

Gruppo gran turismo di serie

Classe unica: 1. Colombo Paolo su Fiat 8 V in 3'18"3/10; 2. Pellegrini Aurelio, Fiat 8 V Zagato, 3'25"1; 3. Vesely Lamis, Fiat 8 V, 3'26"; 4. Contini Ettore, Fiat 8 V, 3'26"8; 5. Quartara Emanuele, Fiat 8 V, 3'27"1; 6. Lualdi Edoardo, Lancia 2500, 3'27"4; 7. Lumbroso Gualberto, Lancia 2500, 3'27"6; 8. Bianchedi Pompeo, Fiat 8 V, 3'28"6; 9. Petracchi Giulio, Fiat 8 V, 3'30"6; 10. Galluzzi Wladimiro, Alfa Romeo SS, 3'31"; 11. Rodenghi Fausto, Fiat 8 V, 3'32"; 12. Bussinelo Camilo, Lancia B. 20, 3'32"1; 13. Zanarotti Gaetano, Lancia 2500, 3'38"9; 14. Moscatelli Pietro, Fiat 1100 TV Farina, 3'51"6; 15. Milesi Guglielmo, Porsche 1300, 3'58"5.

Sport internazionale

Classe fino 1100 cmc.: 1. Manzini Enrico su Ermini 1100 in 3'24"2/10; 2. Della Valentina Italo, Fiat 1100, 3'29"1; 3. Gramegna Luciano, Giaur 750, 3'32"6; 4. Tesini Danilo, Martus 1100, 3'34"5; 5. Tinazzo Alfredo, Fiat Giannini, 3'37"4; 6. Pozzato Bruno, Fiat 1100, 3'39"7; 7. Manelli Gianni, Fiat Manelli, 3'51"; 8. Toledano Roberto, Fiat 1100-103, 3'51"4; 9. Martoglia Paolo, Dyna P, 750, 3'56"2; 10. Compostella Faustino, Fiat 1100, 4'3"6; 11. Gianni Vittorio, Fiat 600, 4'5"1; 12. Guidotti Guido, Siata 1100-103, 4'8"7; 13. Guidotti Ariodante, Fiat Siata 1100, 4'21"4; 14. Caronzi Saverio, Fiat 600, 4'35"1; 15. Casarotti Nino, Fiat 600, 4'35"1.

Classe oltre 1100 cmc.: 1. Luglio Camillo su Ferrari 3000 in 3'1"5/10, me-Km.h. 74,579; 2. Ruffo Bruno, Maserati 2000, 3'33"4; 3. Cabanca Giulio, Osca 1500, 3'4"4; 4. Cornacchia Franco, Ferrari 3000, 3'6"8; 5. Buffa Attilio, Maserati 2000, 3'7"2; 6. Guarducci Ottavio, Ferrari 2000, 3'19"; 7. Martinengo Franco, Ferrari 3000, 3'20"5; 8. Randaccio Ottavio, Ferrari 3000, 3'26"5; 9. Casarotto Gino, Ferrari 2560, 3'31"2; 10. Lubich Eugenio, Lancia 2500, 3'32"5.