

Anche il VI Giro dell'Umbria vinto dalla Ferrari con Gerino Gerini, in stato di grazia

Fedele all'appuntamento col Giro dell'Umbria il sole ha fatto la sua apparizione la mattina della partenza.

Dopo i rovesci d'acqua sotto i quali si erano effettuate le verifiche, anche i più ottimisti erano portati a pensare che la tradizione che voleva la gara col sereno sarebbe stata infranta; fortunatamente invece i piloti poterono correre senza la preoccupazione delle strade viscidose e scivolose. Quelli che furono invece in ranti furono i records della gara. **Incominciò Bianchedi con Dyna Panhard** che, precedendo Salla su Renault con un buon vantaggio di sei minuti, abbassò il tempo detenuto da Provasi, lo seguì Monti con Stanguellini che, con un minuto di vantaggio sul romano Leonardi, pure su Stanguellini, segnò 112.938 di media togliendo ben 27'13"3 al record di A-canti.

Via via che le classifiche di categoria venivano redatte erano nuovi records ed ottimi tempi che si facevano registrare e — particolare interessante — tutti ad opera di giovanissimi. Si può ben dire che il Giro dell'Umbria sia stata la corsa dei giovani. Basta parlare dei fratelli Gianni, primi nella categoria Turismo Serie Speciale fino a 1300 a 110.459 di media, (di loro conosciamo ormai le imprese che li hanno portati, in poco tempo, alla pari con i campioni più consumati), di Ribaldi su Aurelia 2500 che già avevamo notato alla « Sei ore di Torino » che lo aveva visto vincitore assoluto, dopo una gara condotta con una decisione ed una calma che in pochi giovani si può trovare.

Buona pure nella categoria G. T. oltre 2000 la gara di Pagliani di Torino. Scegliere come debutto alle corse un Giro dell'Umbria parrebbe presunzione, invece egli ha saputo dominare la sua macchina lungo le difficili strade ombre ed arrivare terzo di classe. Altro esordiente è stato il vincitore della categoria Turismo Serie Speciale fino a 2000; il conte Leopardi giunto sconosciuto alla partenza con la macchina ammaccata per averla volutamente portata contro un paracarro per evitare un motociclista imprudente, egli si è preso il lusso di stupire tutti, quando, non ancora atteso, piombava sul traguardo con la sua Alfa TI. La media di Palmieri dello scorso anno (119.424) portata a 120.383, il distacco di quasi sei minuti dato a Carini, sono stati l'appannaggio di questo giovane studente ventitreenne che ha avuto come maestro il grande Fagioli.

Gerino Gerini, il vincitore che quest'anno colleziona vittorie su vittorie, ha voluto aggiungere alle altre anche questa, ed è stata una bella affermazione. Partito senza chances per l'as-

soluta per la presenza di Maglioli su Ferrari sperimentale 3000 a 4 cilindri, e di avversari quali Sgorbati su Osca

2000 (ottima la sua prestazione) di Musso, vincitore dell'anno passato, su Maserati 2000, di Ferraguti pure su



L'ultima magnifica impresa di Gerino Gerini, che viene ad aggiungersi al suo albo d'oro già prodigo di allori, ha avuto il trionfale epilogo sulle strade dell'Umbria. Ecco il giovane viterbese mentre conduce alla vittoria la sua inseparabile Ferrari 3000.



Il Principe Caracciolo fra gli organizzatori del 6.º Giro dell'Umbria. Sono con lui, da sinistra, il dott. Alberto Andreani, Presidente dell'A.C. di Perugia, il comm. Aldo Spagnoli e il comm. Bruno Buitoni, Amministratore Delegato della S. A. Perugia.

quasi sempre le piccole - leggermente favorevole alle grosse vetture. Ad ogni modo se l'anno scorso trovavamo al primo posto ex-aequo una Jaguar ed una D.B., quest'anno è la classifica alla distanza che viene mantenuta quasi invariata all'indice. Ed ecco iniziati i risultati.

MARISA ZAMBRINI
(Fotografie Junior)

Classifica alla distanza:

1. Trintignant-Piotti su Ferrari 3000 Km. 1581.414 media 131.784; 2. Picard-Pozzi su Ferrari 2000 Mondial Km. 1515.278; 3. Armengaud-Abbo Osca 1100 Km. 1417.376; 4. Jeser-Magnus Tessin Porsche 1500 Km. 1344.786; 5. Chancel

Navarro Panhard 750 Km. 1331.628; 6. Main-Brakemburg Aston Martin 7. Cornet-Storez D. B. 8. Blouin (fratelli) D. B. 9. Grand (fratelli) V. M. 10. Faure de Brunay D. B.

Classifica all'indice:

1. Trintignant-Piotti Ferrari 3000 punti 1384; 2. Picard-Pozzi Ferrari 2000 punti 1358; 3. Armengaud-Abbo Osca 1100 punti 1343; 4. Chancel-Navarro Panhard punti 1332; 5. Cornet-Storez D. B. punti 1270; 6. fratelli Blouin D. B. punti 1236; 7. Jeser-Tessin Porsche punti 1235; 8. Main-Brakemburg Aston Martin punti 1127; 9. fratelli Grand V. M. 1035; 10. Faure D. B. 1014.

1100/103 in 7'30"8; 3. Alquati Stefano Fiat 1100/103 in 7'36"7.

Turismo serie spec. 2000: 1. Mainardi Giuseppe Alfa Romeo 1900 in 6'57"9, media Km. 84.201; 2. Ferrini dr Marco, Alfa Romeo 1900 in 7'02"9; 3. Paesetti Mario Alfa Romeo 1900 in 7'26"2.

Sport internazionale 750: 1. Bellotti Paolo Siata in 7'14"5, media Km. 81,044 2. Simonetta Aldo Dyna Panhard in 7'29"3; 3. Coggi Francarlo Siata in 7'49" e 2/10.

Sport Internazionale 1500: 1. Nobile Luigi Fiat Stanguellini in 7'08"9, media Km. 82,041; 2. Freschi Mario, Fiat 1100-S in 7'48"4; 3. Bertassi Luigi Fiat 1100 TV in 7'52"1.

Sport Internazionale oltre 1500: 1. Auricchio Vincenzo Fiat 8V in 6'48"2 media Km. 86,205; 2. Cantù ing. Nicola Alfa Romeo 2500 sprint in 6'59"2; 3. Mutti Vittorio Lancia Aurelia B-20 in 7'18"5.

Gran Turismo internazionale: 1. Fiorani dr. Antonino Lancia Aurelia B-20 in 7'33"8 media Km. 77,545; 2. Vallaguzza Idelbe Lancia Aurelia 2500 in 7'41"3.

Nei due tratti, il primo in pianura ed il secondo in salita, i tempi migliori sono da attribuirsi rispettivamente a:

Castell'Arquato-Lugagnano km. 5,600: 1. Auricchio in 2'34", media Km. 130,908; 2. Cantù in 2'42"3; 3. Mainardi in 2'48"2; 4. Ferrini in 2'49"3; 5. Maccarini in 2'52".

Lugagnano-Vernasca Km. 4,175: 1. Mainardi in 4'09"7, media Km. 60,192; 2. Nobile in 4'09"8; 3. Ferrini in 4'13"9; 4. Auricchio in 4'14"2; 5. Bellotti in 4'15"2.

ne, l'ing. Nicola Cantù che aveva tutti i numeri per ripetere l'exploit.

Auricchio, con la sua possente Fiat 8V ha meritatamente vinto; tuttavia Mainardi, con la velocissima Alfa 1900 lo ha continuamente insidiato pur avendo accusato in partenza noie alla frizione. (P. d. V.)

Ecco le classifiche per classe:

Turismo serie spec. 750: 1. Bonissoli Alquati dr. Arnaldo, Renault in 8'14"8 media Km. 71,122; 2. Filatori Umberto, Dyna Panhard in 8'16"2; 3. Bricchetti Gianni Dyna Panhard in 8'19"8.

Turismo serie spec. 1300: 1. Rabuffi Sergio Fiat 1100/103 in 7'19"5, media Km. 79,895; 2. Corazza Giovanni Fiat

Auricchio vince con la Fiat 8V la 2ª Castell'Arquato-Vernasca

Sul percorso Castell'Arquato-Lugagnano-Vernasca di complessivi Km. 9,775 si è svolta, organizzata dall'Automobile Club Piacenza la 2.a edizione della tradizionale gara in salita.

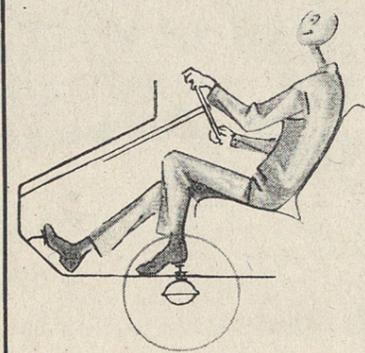
52 partenti, dei quali 49 giunti al termine della fatica, hanno condotto la loro gara sotto una acqua a volte torrenziale attraverso banchi di nebbia sui tornanti della salita che porta a Vernasca.

Se i tempi del 1953 non sono stati battuti, proprio lo si deve alla giornata pessima; tanto più che anche alcuni tratti dei tornanti erano stati da poco rifatti e la ghiaietta non ancora assestata ha provocato non pochi sbandamenti mandando addirittura fuori strada il vincitore della prima edizio-

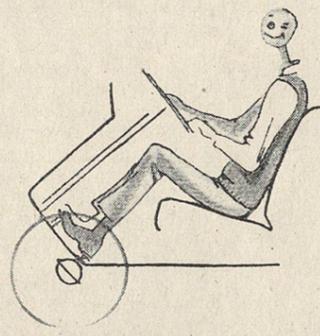
Finalmente anche in Italia le "BERMUDA BELLS"

La "BERMUDA BELL" è il nuovissimo segnalatore acustico a campana

Funziona meccanicamente senza impianto elettrico, di montaggio facilissimo, può essere applicata al pavimento della vettura in 5 minuti, praticando su quest'ultimo i fori opportuni con una punta di trapano N. 8.



Su tutte le vetture eccettuata la Fiat 500 sarà applicata in corrispondenza al tallone dell'automobilista, come indicato nella figura di sinistra. Sulla Fiat 500, invece, sarà bene innestare la campana nella parte obliqua del pavimento.

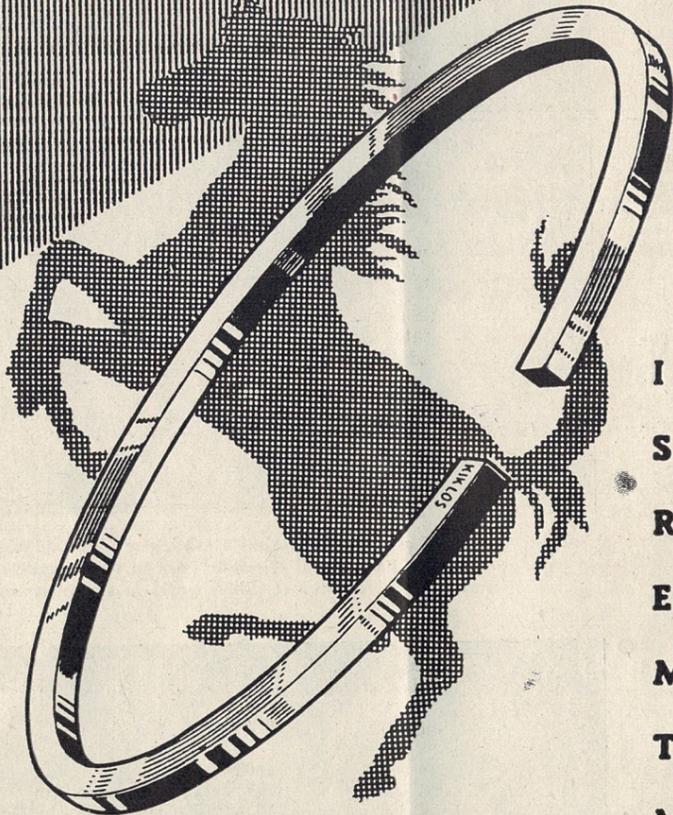


Non suonate le Vostre trombe ma suonate le nostre campane!

BRUSOTTI S.p.A. "EDERA" Milano Corso Sempione, 51 - Tel. 90.923 - 92.445
Via Carducci, 12 - Tel. 870.382 - 804.147


KIKLOS

Segmenti per pistoni



**IL CLASSICO
SEGMENTO CHE
RISPONDE ALLE
ESIGENZE DELLA
MODERNA
TECNICA
MOTORISTICA**

I segmenti della **Ferrari**

**TUTTI I TIPI NORMALI E SPECIALI RIVESTITI IN CROMO
DURO CON SUPERFICE POROSA DISINTEGRABILE**

POLIKRON P.K.

Segmenti KIKLOS s.r.l. - TORINO - Corso Principe Oddone, 28 - Tel. 22.733

Maserati 2000, di Luglio su Ferrari 3000, egli ha saputo, con una gara velocissima e regolare, imporsi alla media di quasi 128 Km. orari spazzando letteralmente il record precedente (124,359 di Musso).

La gara è stata molto combattuta; i saliscendi delle strade umbre, le sue insidiose cunette, le continue curve, hanno messo a dura prova le macchine.

Numerosi i ritiri, abbastanza frequenti le uscite di strada.

Splendido il paesaggio umbro con il suo verde e la sua tranquillità. Dallo alto dei colli le vecchie cittadine guardavano imbronciate i disturbatori che, col rombante carosello dei loro motori, si snodavano lungo le strade assolate, poi, con la pacata raggiunta saggezza, sorridevano pensando al loro bisogno di velocità, come si sorride alla partenza ed alla febbre di vita dei giovani cuccioli.

Nel rombare dei motori, nello sfrecciare dei bolidi, ecco l'agitata corsa della generazione odierna. Ed è questo che conferisce maggior fascino alla «Coppa della Perugina», la sfida al tempo ed alle tradizioni, il sostituire ai caracollanti cavalieri racchiusi nelle ferree armature giostranti per le loro belle, moderni piloti in tuta di cotone e casco che, montati su diabolici bolidi, infrangono le leggi del tempo per arrivare per primi al traguardo ed offrire — simili in questo ai loro avi — la vittoria all'amata.

Forse ho fatto della poesia ma non è possibile partecipare ed assistere a questa gara senza farne. E rientrano d'altra parte nella poesia la lotta contro i secondi del giovane Musso, l'agitata attesa dei presenti — cronometro alla mano — impazienti di avere il vincitore assoluto: «Ce la farà? arriverà in tempo? ancora un minuto... peccato». E quando l'abbiamo visto tagliare il traguardo a soli due minuti da Gerini, abbiamo pensato che due erano i vincitori della giornata e che ambedue avrebbero ben meritata la palma della vittoria.



Gerino Gerini, formidabile vincitore del 6.0 Giro dell'Umbria, attorniato dagli ammiratori.

Un bravo vada pure agli organizzatori che hanno fatto di tutto per rendere simpatica ed accogliente la manifestazione.

MARISA ZAMBRINI

(Foto Galassi e Stampa)

Le classifiche:

Categoria Turismo speciale fino a 750 cmc.: 1. Bianchedi-Cocchi, *Dyna Panhard*, 3,50'50" media Km. 99,552; 2. Sala-Milini, *Renault*, 3,56'46"3/5; 3. Filatori-Padovan, *Dina Panhard*, in 4,52'24"; 4. Pacini, *Fiat 500 C*, 4,19'36"1; 5. Marinelli, *Fiat 500 C*, 4,21'50"; 6. Calligari-Gnagnatti, *Fiat 500 C*, 4,22'21"3; 7. Miari-Caggiati, *Fiat 500 C*, 4,31'37"1; 8. Prandina-Bonaiti, *Renault*, 4,32'10"2; 9. Tini, *Fiat 500 C*, 4,35'25"1; 10. Camisotti-Sacchiero, *Fiat 500 C*,

4,36'53"2; 11. Panarello-Marineti, *Dyna Panhard*, 4,48'12"4.

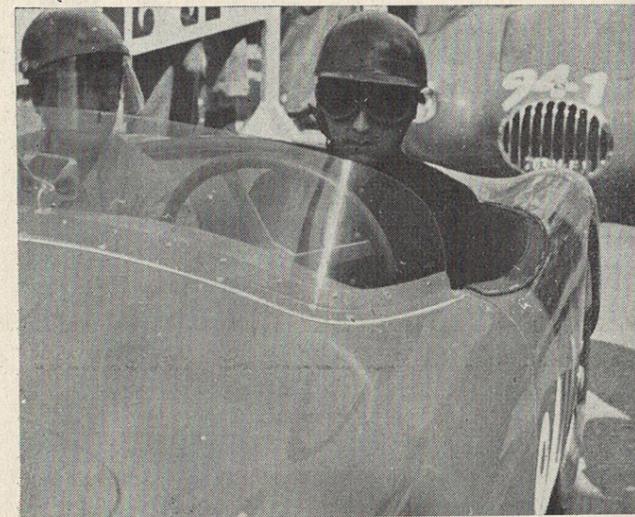
Partiti 18; ritirati 6. Fuori tempo massimo: Cappori, *Fiat 500 C*, 5,37'53".

Categoria Sport sino a 750 cmc.:

1. Monti-Burci, *Fiat Stanguellini*, 3,23'28"2/5, media Km. 112,938; 2. Leonardi, *Fiat Stanguellini*, 3,24'27"; 3. Mesadaglia-Focchetti, *Fiat Zagato*, 3,45'9"2; 4. Cecchini-Cardaioli, *Lancia Ardea*, 3,49'16"; 5. Maggiorelli-Giuggioli, *Siat 750*, 3,49'30"; 6. Lucini-Quartaroli, *Osca 750*, 3,49'59"2; 7. Ronzoni-Trabatini, *Zagato 750*, 3,52'32"4; 8. Vici, *Lancia Ardea*, 4,12'11"; 9. Fiocchetti-Settimi, *Giaur 750*, 4,16'5"2.

Partiti 18; ritirati 9.

Categoria Turismo speciale fino a 1300 cmc.: 1. Gianni-Gianni, *Fiat 103-*



Le Osca sono state le incontrastate dominatrici della loro classe, e Giancarlo Scotti il grande artefice della loro supremazia conquistando il primato di classe ed il sesto posto assoluto.



La giovane rivelazione Sergio Monti si è superbamente imposta anche nel Giro dell'Umbria, portando la sua Stanguellini 750 cc. alla vittoria di classe. L'inseparabile coéquipier Burci siede al suo fianco.

TV, 3,28'2"/5, media Km. 110,459; 2. Pegoraro-Pegoraro, Fiat 103-TV, 3,31'15"; 3. Mandrini-Bertassi, Fiat 103-TV, 3,35'32"; 4. Forini, Fiat 103-TV, 3,40'3"/4; 5. Grazioli, Fiat 103-TV, 3,42'13"; 6. Consolazio-Bertocchi, Fiat 103-TV, 3,45'11"; 7. Blasi, Fiat 103-TV, 3,47'43"; 8. Massa-Parenti, Fiat 103-TV, 3,56'16"; 9. Cavallacci-Parducci, Lancia Appia, 3,56'39"; 10. Sacchiero, Fiat 103-TV, 4,17'49".

Partiti 18; ritirati 6. Fuori tempo massimo: Tiozzo-Gabella, Lancia Appia, 5,32'14"; 2. Siliciani-Netti, Fiat 103-TV, 5,46'18".

Categoria Gran Turismo oltre 750 fino a 1300 cmc.: 1. « Samuele », Fiat Zagato TV, 3,29'39", media Km. 169,619; 2. Grilli G. Franco, Fiat Zagato TV, 3,31'30"; 3. Toselli-Carbonari, Fiat Zagato TV, 3,41'52"; 4. Tuzi-Covatti, Porsche, 3,42'41".

Partiti 10; ritirati 6.

Categoria Turismo speciale oltre 1300 cmc.: 1. Leopardi Giulio, Alfa 1900 TI, 3,10'53"/2/5, media Km. 120,383; 2. Carini, Alfa 1900 TI, 3,16'46"/2; 3. Mancini-Bornigia, Alfa 1900 TI, 3,19'13"/3; 4. Querci-Pelloni, Alfa 1900 TI, 3,21'42"/2; 5. Marengi-Concari, Alfa 1900 TI, 3,21'49"; 6. Buzzetti-Campos, Alfa 1900 TI, 3,31'55"/3.

Partiti 9; ritirati 3.

Categoria Gran Turismo oltre 1300 fino a 2000 cmc.: 1. Leto Di Priolo, Fiat 8 V, 3,12'16"/2/5, media Km. 119,517; 2. Rosati-Gualdi, Lancia 2000, 3,24'25"/1; 3. Grilli Giovanni, Fiat 8 V Zagato, 3,24'50"; 4. Nataloni-Rosichelli, Lancia B. 20, 3,27'26"/1.

Partiti 9; ritirati 4. Fuori tempo massimo: Montanari-Ropa, Fiat 8 V, 4,55'54".

N.B. - La classifica di questa categoria non si deve considerare definitiva in quanto per le vetture n. 930 e n. 928 rispettivamente dei piloti Rosati e Nataloni sono in corso le regolamentari verifiche tecniche.

Categoria Sport fino a 1100 cmc.: 1. Scotti G. C.-Pierattelli, Osca 1100, 3,91'4/5, media Km. 121,568; 2. De Filippis M. Teresa, Osca 1100, 3,15'57"/3; 3. Bini-Gaudino, Osca 1100, 3,19'40"/4; 4. Brandi-Vennini, Osca 1100, 3,24'10"/4; 5. Guatteri, Stanguellini, 3,29'25"/3; 6. Siracusa-Coco, Stanguellini, 3,37'37"/7; 7. Campostella-Collini, Fiat 1100, 3,52'7"; 8. Ottaviani, Cisitalia 1100, 3,53'26".

Partiti 12; ritirati 4.

Categoria Gran Turismo oltre 2000 cc.: 1. Ribaldi-Basili Lancia 2500 in 3,15'27"/4/5 M. 117,566; 2. Pignatelli Lancia 2500 in 3,21'38"/1/5; 3. Pagliari Lancia 2500 3,28'13"; 4. Filo-Gilvani L. Lancia 2500

in 3,28'15"/4/5; 5. Lubich-Villotti Lancia 2500 in 3,29'58"/2/5; 6. De Micheli-Arcangeli Lancia 2500 3,34'45"/1/5; 7. Gui Lancia 2500 in 3,40'06".

Partiti 11, ritirati 4.

Categoria Sport oltre 1100: 1. Gerini-Donazzolo Ferrari 3000 in 2,59'38"/1/5 M. 127,924; 2. Musso Maserati 2000 3,01'42"; 3. Ferraguti Maserati 2000 3,03'07"/3/5; 4. Sgorbati OSCA 2000 3,05'20"/1/5; 5. Baggio-Masetti Ferrari 375 in 3,08'32"/4/5; 6. Palmieri Maserati 3,09'05"/4/5; 7. Lampertico Maserati 3,16'32"/2/5; 8. Auricchio-Bozzini Fiat 8-V. 3,19'53"/2/5; 9. Placido Ferrari 2000 3,20'44"; 10. Bornigia-Galenda Fiat 8V. 3,25'38"; 11. Scotti Ugo-Azzini Ferrari 3,30'03".

Partiti 17, ritirati 6.

Classifica generale assoluta

1. Gerini-Donazzolo Ferrari 3000 in 2,59'38"/1/5 M. 127,924; 2. Musso Maserati 2000 in 3,01'42"; 3. Ferraguti Maserati 2000 3,03'07"/3/5; 4. Sgorbati OSCA 2000 3,05'20"/1/5; 5. Baggio-Masetti Ferrari 375 MM 3,08'32"/4/5; 6. Scotti G. Carlo Osca 1100 3,09'01"/4/5; 7. Palmieri Maserati 2000 3,09'05"/4/5; 8. Leopardi Alfa Romeo 1900 TI 3,10'53"/2/5; 9. Leto Di Priolo Fiat 8V 2000 in 3,12'16"/2/5; 10. Ribaldi-Basili Lancia 2500 3,15'27"/4/5.

SCOPERTO A S. VINCENT IL TESORO DELL'A. C. TORINO

Dire che non sia stata movimentata questa «Caccia al Tesoro 1954» sarebbe errare completamente in quanto a rendere complicate le cose non sono bastati i quiz e le bustarelle ma, arrivati a Saint Vincent, ci si sono messi pure gli organizzatori. Ma procediamo con ordine.

Un insolito bagaglio riforniva le macchine che domenica mattina 9 maggio circolavano — bandiere sulle antenne al vento, — per le vie di Torino, Alessandria, Novara e Biella, un bagaglio fatto di libri scolastici, riviste del Touring, insomma, un carico che, come già l'anno passato, i proprietari avevano tirato fuori dagli scaffali, ripuliti dalla polvere del tempo e cacciato in macchina in tutti gli angoli disponibili. Angolini fra l'altro non molto numerosi poiché su ogni macchina, la portata normale di persone era stramoltiplicata. Già perché al concorrente si era aggiunta la moglie e la fidanzata, e poi... «se portassimo lo zio Ernesto, sai, lui sa molte cose», «ma la nipotina Teresa, studentessa al liceo, forse è più fresca di studi». «E se lo dicessimo pure al vicino di casa, quello che insegna in non so più quale scuola».

Un clima festoso precedeva il comunicato delle 8,20, poi, le prime nubi; lo zio confessava che lui quella poesia trasmessa l'aveva già sentita ma che si trattasse dell'Alfieri o del Leopardi non poteva giurarlo, la nipotina rimpiangeva il libro giallo letto di nascosto mentre il professore spiegava «I Sepolcri»; il vicino spiegava che lui si era insegnante, ma di ginnastica. Incominciavano allora le telefonate. Quest'anno però, forti dell'insegnamento dell'anno scorso i vari professori o critici d'arte più conosciuti erano partiti di buon mattino per la campagna lasciando il telefono a suonare triste e solitario nell'appartamento.

Finalmente trovate le varie città dove la voce radiofonica li destinava, i concorrenti invadevano municipi e parrocchie per ottenere quelle informazioni di cui abbisognavano, pronti a ripartire, risolto o meno il quiz, per la destinazione seguente. Tappa unica verso mezzogiorno Torino... «delle Alpi nel festante coro» dove piloti ed aiutanti potevano mettersi tranquillamente a tavola, cioè, non troppo tranquillamente poiché era stato dato loro da risolvere un compito. Dato un foglio con molti scritti a casaccio, procedere per eliminazione fino a trovare la parola da scrivere nella casella del foglio di marcia. Ed ecco che pure gli al-

bergatori parteciparono al gioco spiegando che, secondo loro, porco va eliminato con l'anagramma di corpo ecc. ecc. L'unica a non crederlo fu una concorrente che risolse la frase finale che parlava di rose, di giardini e di albergo del parco, mettendo nel bel mezzo la parola «porco», il perché non si sa. Confortati e sorretti da un ottimo pranzetto consumato nei giardini degli alberghi torinesi finalmente i piloti ripartirono e, ricominciando la caccia ai preti ed ai vigili dei paesi per ottenere quelle informazioni che zii e nipoti messi insieme non riuscivano a fornire, arrivarono al tanto sospirato Kursaal di Saint Vincent dove i più fortunati potevano vincere per estrazione a sorte i 60 premi messi in palio e, i più abili risolutori dei vari problemi, avrebbero saputo come continuare — questa volta da soli — la caccia alle fiches messe in palio per un valore di un milione.

E qui succedono le complicazioni dianzi accennate. Non si sa se per errore dell'annunciatore, se per tardive e poi annullate disposizioni, si disse che anche coloro che avevano fatto uno sbaglio nella coniugazione del verbo «cercare» potevano essere ammessi alla caccia finale. A loro avrebbero potuto aggiungersi i ritardatari al penultimo controllo, quello di Verres, e coloro che avevano indovinato e controllato 2 tappe su 6. E qui successe il finimondo. L'annunciatore spediva coloro che protestavano alla organizzazione gara che si trovava al piano di sotto. Di qui venivano inviati all'annunciatore e così via. La cosa costò un gran ritardo per l'ultima fase ed i concorrenti, una trentina, cercarono da un punto all'altro del giardino dell'Hotel du Parc e della Piscina — muniti di candele — le rose, il veliero indicatore ed infine il misterioso signore che doveva consegnare i premi, celato sotto un nome anagrammato.

I più veloci ad arrivare presso «il segretario dell'albergo del Parco» ebbero i premi e la vittoria.

Meritissimo e ben giunto il primo premio, una fiches dal valore di 500 mila lire che è stata consegnata ad un signore romano, il signor Vitta: la distanza percorsa è stata ben ricompensata.

Una serata all'Albergo Bilia ed una puntatina al Casinò hanno concluso questa faticosa e quanto mai variata domenica.

M. Z.

Con la piccola Stanguellini 750 sport Sergio Monti conquista l'assoluto nella «Coppa del Pasubio»

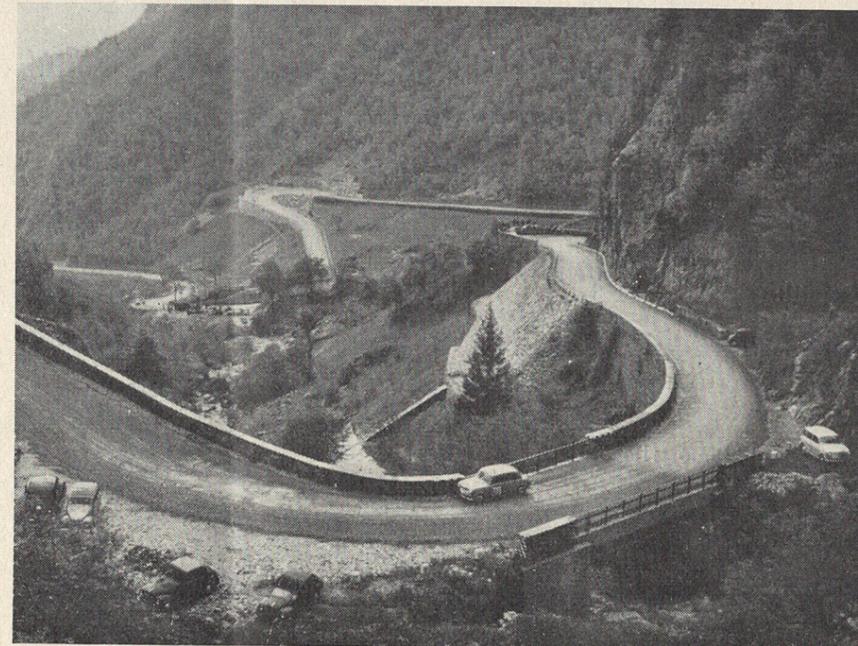
Dopo un anno di assenza dovuto al fatto che la strada era in via di asfaltatura, la «Coppa del Pasubio», disputata domenica 6 giugno, è tornata ad effettuarsi sul tratto Valli del Pasubio-Pian delle Fugazze, il classico percorso che vide le prime cinque edizioni della gara.

Ma se il percorso stradale si è presentato ai concorrenti nelle migliori condizioni, la stessa cosa non si può dire del tempo: infatti pioggia, nebbia e freddo hanno imperversato durante il periodo di svolgimento della gara, rallentando la marcia dei concorrenti più veloci e creando in molte vetture noie alla carburazione. In special modo gli ultimi a partire, e cioè i concorrenti della oltre 1100 cc. sport, hanno trovato vari banchi di nebbia, la quale ha impedito a questi piloti che disponevano di vetture assai potenti, di poter condurre a fondo specialmente nel primo tratto, tratto in falso piano, con curve a largo raggio, da prendersi in piena velocità, a circa 140-150 Km./h.

La gara era valevole per il «Campionato Triveneto Conduttori» e quale eliminativa triveneta per il «Volante d'Argento». Se la prova per il campionato Triveneto, ha radunato alla partenza ben 57 piloti, e ciò prova come tale campionato sia sentito dai piloti, non lo stesso si può dire per quanto riguarda i partecipanti all'eliminativa per il «Volante d'Argento», il quale ha radunato alla partenza soltanto 12 piloti. Da queste cifre se ne trae la seguente conclusione: il

«Volante d'Argento» ha già fatto il suo tempo e se quando è stato istituito aveva una ragione di esistere ora non

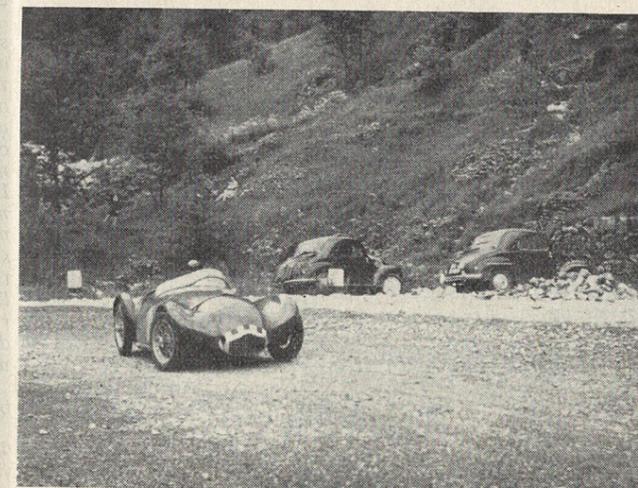
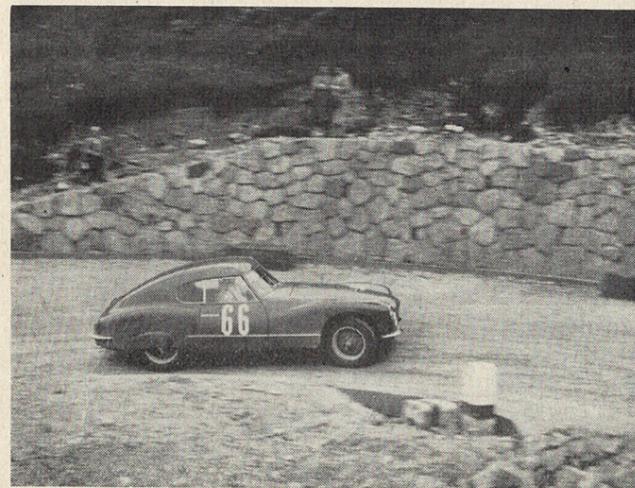
mente superato dai tempi. L'organizzazione è stata «quasi» all'altezza della importanza della gara.



Una bella veduta dell'arzigogolante tracciato su cui si è disputata ancora una volta la classissima dell'automobilismo vicentino; la Valli del Pasubio. Un percorso che non dà pace, come qui si può vedere, e che impegna al massimo piloti e mezzi

è più così; sia come regolamento, sia come fine che si propone è già larga-

Abbiamo detto «quasi» perché abbiamo sentito dei commenti poco fa-



A sinistra la elegante Fiat 8-V condotta da Mario Tomasi ad una nuova affermazione nella oltre 1300 Gran Turismo. A destra il lettore può ammirare il vincitore assoluto Sergio Monti che contiene una sbandata della scattante Stanguellini 750 sport che gli è prodiga di soddisfazioni ed allora su ogni genere di percorsi.