



Cabianca è un giovane e promettentissimo elemento ed al momento attuale miete vittorie con la bella O.S.C.A. dei Fratelli Maserati. Eccolo in azione sul percorso del Tigullio su cui doveva cogliere una nuova luminosa affermazione.

Dopo la chiara affermazione della *Oscà* al Circuito del Tigullio che ribadisce il risultato del Circuito di Ferrara, è lecito prevedere l'inizio di un nuovo periodo nelle corse per le vetture 1100 cmc., fino ad oggi disputate con macchine che più o meno non sono che rifacimenti del vecchio gloriosissimo *Fiat 1100*, come è il caso delle *Cisitalia*, delle *Stanguellini* e in genere di tutte le altre «trasformazioni». Al Tigullio ha vinto infatti una vettura costruita espressamente ed integralmente per la corsa, l'ultima creazione cioè dei Fratelli Maserati, entrata senza strombazzamenti, diremmo qua-

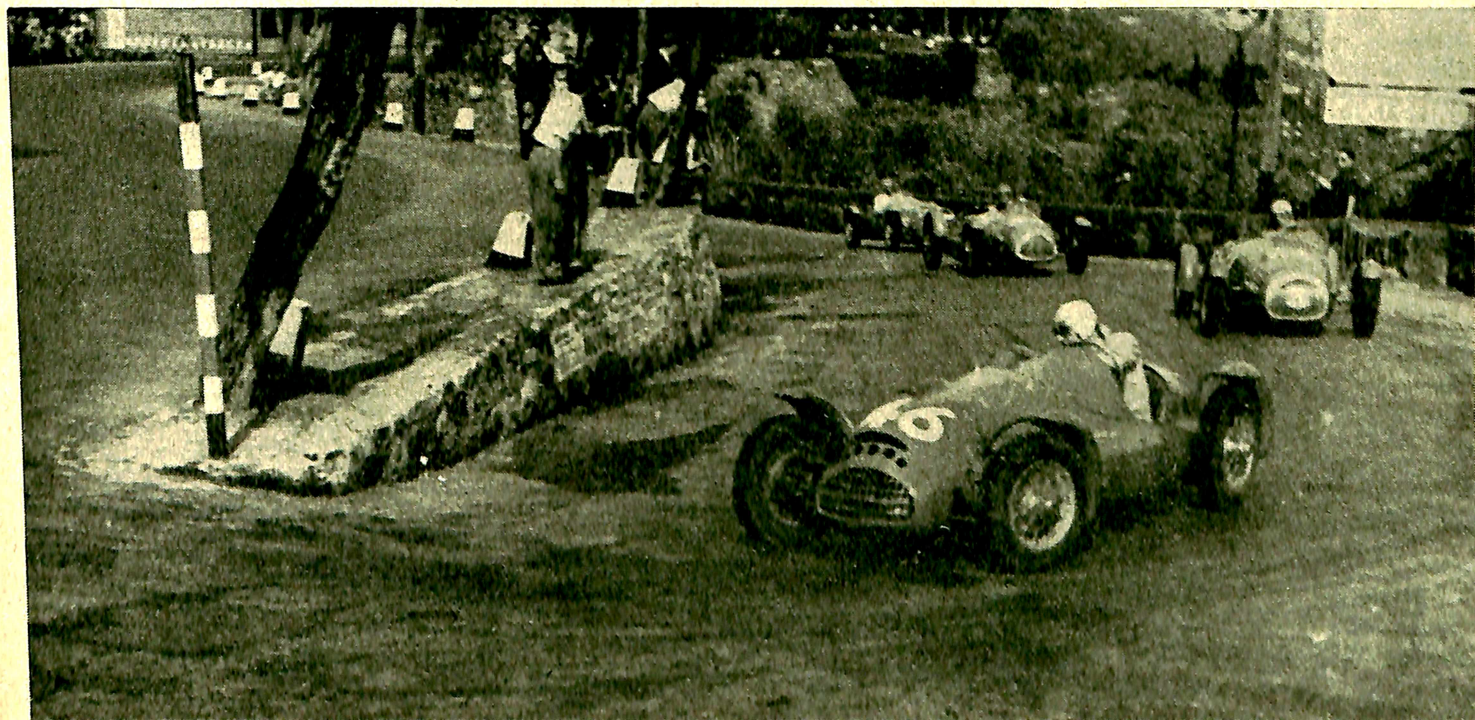
si modestamente l'anno scorso nell'agone sportivo e già affermatasi, nel 1948, al Garda ed a Napoli.

Affermazioni già risonanti quelle del 1948, specie a Napoli, dove Villoresi si conquistò il primo posto assoluto battendo anche le «due litri», ma diremo, per essere obbiettivi, che ci convincono ancora maggiormente le due recenti vittorie di Ferrara e del Tigullio, dato che il pilota non era questa volta un asso di rinomanza mondiale, ma un giovane sportivo agli inizi della sua carriera, che aveva tra l'altro per avversari uomini come Bracco, Spreafico e Capelli e che ciò

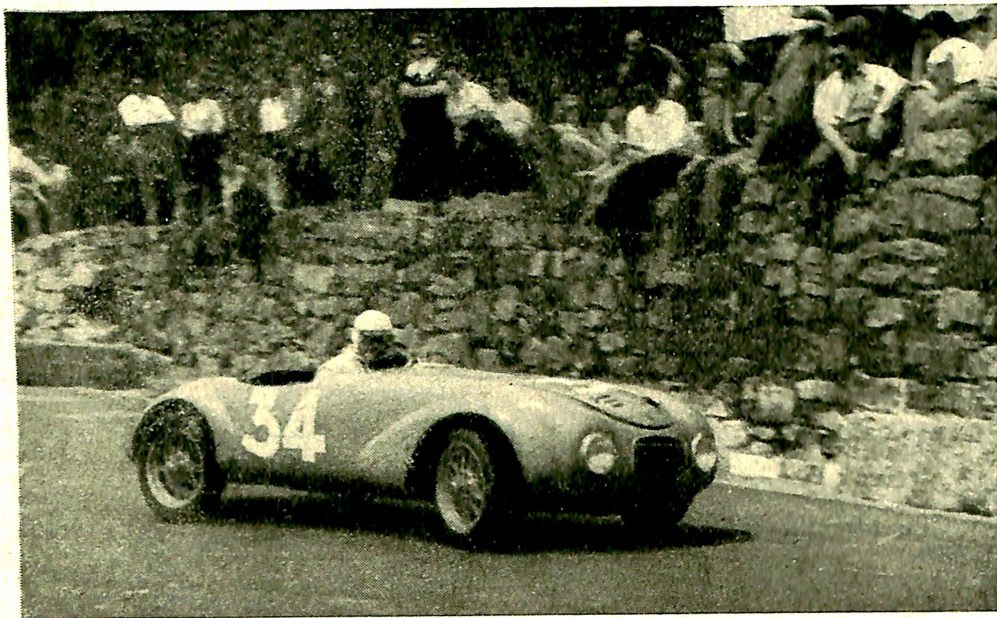
La O.S.C.A. si impone con Cabianca nella 1100 anche al Tigullio e Martignoni vince nella 750 con la Fiat-S.I.A.T.A.

nonostante si è portato in testa quando ha voluto ed è filato indisturbato verso la vittoria.

Il tracciato del Circuito del Tigullio è, senza dubbio alcuno, uno dei più tormentati e tale da livellare in modo sensibilissimo i diversi valori: la media di appena 70 Km. dice più di ogni altra descrizione quale fisionomia esso abbia ed a maggior ragione l'affermazione della *Oscà* acquista qui un significato del tutto particolare. E' effettivamente una ininterrotta serie di curve e controcurve lungo gli undici Km. del giro quella che costringe le vetture ad una interminabile sequen-



Il gruppo delle 1100 impegnato alla curva di ritorno subito dopo la partenza. Conduce Spreafico che finiva poi al 2° posto.

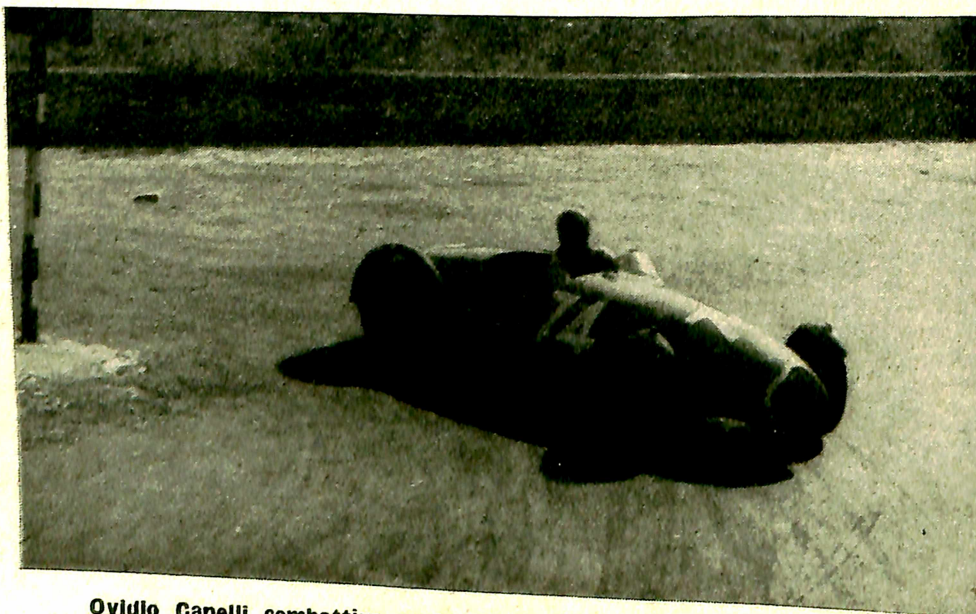


Il brillante vincitore della corsa delle 750, Martignoni, fila verso la vittoria con la affermatissima Fiat-Siata.

za di accelerate e frenate, senza concedere neppure qualche secondo di respiro ai piloti. Ripresa, tenuta di strada e sistema frenante sono dunque le tre caratteristiche che maggiormente debbono riflettere su questo terreno. E si è visto Cabianca, già vittorioso a Ferrara, attaccare risolutamente un uomo come Bracco, al volante di una misteriosa *Cisitalia* del cosiddetto tipo « Razzo » che sussurravasi potentissima e superpreparata, seguirlo quasi incollato per un paio di giri e sorpassarlo poi d'autorità! Per battere un Bracco proprio su di un « misto » che sembra fatto su misura per lui, occorre disporre di un mezzo veramente superiore, tanto più che l'indiviso biellese, così come lo conosciamo, non è uomo da cedere molto facilmente. Se Cabianca, pure facendo una corsa degna di tutto il rispetto ha avuto una

corsa facile mercè le ottime caratteristiche della sua *Osca* prima fra tutte la tenuta di strada, non altrettanto può però dirsi di Bracco, costretto, come del resto Scagliarini quando lo vedemmo, sulla stessa vettura, alle Mille Miglia, a Como ed a Reggio Emilia, a delle vere acrobazie per restare in strada. E a un bel momento Bracco giunto lentamente ai boxes si è ritirato, a causa come egli stesso ci ha dichiarato, della instabilità del mezzo di cui disponeva. La corsa ha assunto dopo il suo ritiro un andamento più calmo essendosi Cabianca nel frattempo assicurato un vantaggio tale da restare fino al termine della gara al sicuro dagli attacchi del secondo classificato, l'ottimo Spreafico, a nostro avviso, attualmente uno dei migliori « millecentisti » d'Italia.

Favorito dal mezzo, preparato con



Ovidio Capelli combattivo protagonista con la Fiat 1100 Stanguellini.

ogni cura dall'esperto Volpini, Spreafico si è conquistato un soddisfacente secondo posto, anche se, verso la fine, è stato sensibilmente avvicinato da Sardi che ha compiuto, al volante di una *Fiat-Stanguellini*, il giro più veloce della giornata alla media di Km. 71, '383.

Questo l'andamento della corsa, svoltasi su 12 giri, pari a 133 Km. l'interesse della quale verteva tutto sul duello Cabianca-Bracco, risoltosi fin troppo calmermente.

E' stato motivo di grande soddisfazione, sia per l'interesse e la simpatia che desta sempre una nuova originale costruzione, sia per sentirci noi istintivamente portati verso i Fratelli Maserati alla cui instancabile opera tanto deve l'automobilismo sportivo mondiale, assistere a questa nuova affermazione, indice di una graduale ascesa, della *Osca* che, oltre al 1. posto assoluto si è aggiudicata anche il 4. con il giovane Amendola ed il 6. con Nasi.

La corsa della 1100 cmc. è stata preceduta da una gara per vetture 750 cmc. vinta dal tenace Martignoni sulla sua *Fiat-Siata*, seguito a breve distanza da Leonardi. Le ottime *Nardi-Danese*, pilotate da Valenzano — che aveva preso la testa — e da Puma sono disgraziatamente scomparse per banalissimi incidenti meccanici, dalla lotta che si riprometteva interessantissima.

Il Circuito del Tigullio, risorto per la passione degli sportivissimi dirigenti, dell'Automobile Club di Genova, si riallaccia ad una tradizione che data dal lontano 1924. Esso è certamente destinato, data la sua particolare fisionomia a divenire una gara classica ed inconfondibile tra le molte che si disputano in Italia. Questa prima sua edizione lo ha già dimostrato e riteniamo che l'anno venturo — specie se il regolamento resterà immutato — numerosissime saranno le adesioni a questa interessante gara svolgentesi nella cornice del magnifico Golfo ligure.

E per dare ogni impulso all'automobilismo in Liguria svolgono una attività davvero esemplare il Presidente dell'A. C. Genova, avv. Colombo Contardo, sempre validissimamente coadiuvato dal Direttore della Sede, Rag. Giuliano Ghiglia.

Foto e testo di CORRADO MILLANTA

Le classifiche.

Categoria 750 cmc.: 1. Martignoni B. *Fiat Siata* in 1.58'25"4 alla media di Km. 67,483; 2. Leonardi S. *Fiat-Gianini* in 1.58'59"1; 3. Lugli D.; 4. Pulidori D.

Classe II fino a 1100 cmc.: 1. Cabianca G. *Osca* in 1.54'43"2 alla media di Km. 70,275; 2. Spreafico D. *Fiat Volpini* in 1.54'43"; 3. Sardi F. *Fiat Stanguellini* in 1.54'44"4; 4. Amendola F. *Osca* in 1.56'53"; 5. Capelli O. *Fiat Stanguellini* in 1.58'34"2; 6. Nasi E. *Osca* 2.01'23"2; 7. Tassara G. *Cisitalia* 2.03'14"3; 8. Reguzzoni A. *Fiat Roselli*; 9. Malaguti R. *Malaguti*. Giro più veloce il 12, di Sardi F. in 9'19"4 alla media di Km. 71,383.