

La prima prova del campionato della montagna

RIACCESSO SULLE TORRICELLE il fuoco della passione sportiva

Oltre 170 macchine hanno partecipato alla prova vinta da Cabianca al volante dell'Osca 1500

(DAL NOSTRO INVIATO) VERONA, marzo

La prova più convincente dell'entusiasmo che sopprime i gentilezze del volante le autorità non possono averla avuta attraverso questa tredicesima edizione della Corsa sulle Torricelle. Mai nessuna prova in salita ha raccolto un così gran numero di iscritti (circa 190) e moltissima prova in salita ne ha visti tanti alla partenza (oltre 170) così da creare seri problemi non soltanto agli organizzatori, che comunque se la sono cavata nel modo migliore, ma anche alle autorità che, per la verità, non hanno mostrato la stessa diligenza e serietà degli organizzatori. Che cosa si rimprovera alle autorità? Una certa inegualità d'attenzione nel concedere tutto il loro appoggio alla manifestazione, un evidente timore nel dare libero accesso ai concorrenti lungo il percorso tanto più che le prove ufficiali non notarono avere luogo che in minima parte a causa di un incidente meccanico in seguito al quale un concorrente cosparsa abbondantemente di olio la strada rendendo impossibile proseguire le prove stesse. Noi, però, sentiamo di dover giustificare un'vo', ma soltanto un'vo', il loro operato perché la responsabilità che gravava su di loro era abbastanza evidente trattandosi della prima manifestazione nazionale di velocità e la corsa sulle Torricelle poteva e doveva costituire un esempio.

Le cose sono andate bene, anzi benissimo, e della gratitudine degli organizzatori si è reso interprete il direttore di corsa Ernesto Basso quando alla fine, impugnatò il microfono, ha rivolto un affettuoso ringraziamento alle autorità e le sue scuse agli abitanti della zona per aver sopportato — chi volentieri chi no — il rabbioso ruggire dei motori. Ma veniamo alla gara. Essa doveva dimostrare, in campo tecnico, quale grado di messa a punto avessero raggiunto le macchine e magari tenere a battesimo qualche prototipo nuovo. Si diceva, infatti, che Ferrari avesse intenzione di saggiare sulle Torricelle una inedita due litri. Il battesimo della nuova creatura di Ferrari non c'è stato, ma c'è stato il battesimo di tante altre macchine, non interamente nuove, beninteso, ma pur sempre rivedute e rifatte. Qualcuno ha giustamente chiamato quella delle Torricelle la corsa dei «preparatori». C'erano tutti, infatti, ansiosi di vedere alla prova i risultati di mesi di sacrifici. C'era Gianni di Genova, c'era De Sanctis e Giocchino Vari di Roma, ce n'erano probabilmente altri più modesti e meno noti. Taluno, come Michele Sambelli, che rappresentava i fratelli Giannini, poteva considerarsi soltanto un osservatore. Questi preparatori non sono ripartiti da Verona molto soddisfatti. In parecchi casi le loro macchine sono state battute, magari d'un soffio, come è avvenuto per la Fiat 600 di Gianni, in altri casi per mera sfortuna. In un caso almeno la vittoria ha coronato gli sforzi di questi preparatori grazie alla vittoria ottenuta da Luciano Ciolfi la cui Alfa Romeo Giulietta berlina è stata preparata, appunto dai fratelli Giannini. Ma di ciò parleremo più tardi perché già leggo nel candido viso di Giulio Cabianca lo stupore più grande. E' mai possibile, si stava chiedendo questo bravo e pur modesto pilota, che si parli di autorità e di preparatori e non si accetti ancora alla mia vittoria assoluta. Vede, caro Cabianca, ho proprio l'intenzione di parlarne come si conviene della sua vittoria, ma m'è sembrato — e non me ne vergogna se non condivida la mia opinione — che il nocciolo della corsa stesse proprio in questa lotta sorda dei preparatori che son quelli, lei lo sa, che dan vita alle corse.

Ma veniamo alla gara. Essa doveva dimostrare, in campo tecnico, quale grado di messa a punto avessero raggiunto le macchine e magari tenere a battesimo qualche prototipo nuovo. Si diceva, infatti, che Ferrari avesse intenzione di saggiare sulle Torricelle una inedita due litri. Il battesimo della nuova creatura di Ferrari non c'è stato, ma c'è stato il battesimo di tante altre macchine, non interamente nuove, beninteso, ma pur sempre rivedute e rifatte. Qualcuno ha giustamente chiamato quella delle Torricelle la corsa dei «preparatori». C'erano tutti, infatti, ansiosi di vedere alla prova i risultati di mesi di sacrifici. C'era Gianni di Genova, c'era De Sanctis e Giocchino Vari di Roma, ce n'erano probabilmente altri più modesti e meno noti. Taluno, come Michele Sambelli, che rappresentava i fratelli Giannini, poteva considerarsi soltanto un osservatore. Questi preparatori non sono ripartiti da Verona molto soddisfatti. In parecchi casi le loro macchine sono state battute, magari d'un soffio, come è avvenuto per la Fiat 600 di Gianni, in altri casi per mera sfortuna. In un caso almeno la vittoria ha coronato gli sforzi di questi preparatori grazie alla vittoria ottenuta da Luciano Ciolfi la cui Alfa Romeo Giulietta berlina è stata preparata, appunto dai fratelli Giannini. Ma di ciò parleremo più tardi perché già leggo nel candido viso di Giulio Cabianca lo stupore più grande. E' mai possibile, si stava chiedendo questo bravo e pur modesto pilota, che si parli di autorità e di preparatori e non si accetti ancora alla mia vittoria assoluta. Vede, caro Cabianca, ho proprio l'intenzione di parlarne come si conviene della sua vittoria, ma m'è sembrato — e non me ne vergogna se non condivida la mia opinione — che il nocciolo della corsa stesse proprio in questa lotta sorda dei preparatori che son quelli, lei lo sa, che dan vita alle corse.

Cabianca ha vinto bene, ha vinto in modo convincente, facendo sfoggio di uno stile e di un impeto che sarebbe superfluo sottolineare ancora. Le corse, soprattutto, hanno assecondato magnificamente la sua corsa. La agilità e la maneggevolezza della sua Osca 1500 (ora armonizzata in tutti i suoi organi), la conoscenza del percorso, lo stato sdruciolepo della strada, fattore, questo ultimo, che non andava certo a favore delle grosse cilindrate. Il pilota ha saputo sfruttare questi vantaggi che gli si offrivano e siamo veramente lieti che la vittoria

tecnica è importante constatare che il record assoluto non è stato battuto (Luglio, Ferrari 3000 nel 1955) né Cabianca si è avvicinato al suo. Ma le condizioni della strada non potevano certamente permetterlo. Gli organizzatori hanno vinto pienamente la loro battaglia e di ciò diamo ampio merito al presidente dell'A.C. Verona Peretti Colò e al bravo ed energico direttore Ernesto Basso che ha saputo tenere in pugno la situazione sia nella fatidica vigilia sia durante la corsa. Hanno assistito, tra gli altri, il ministro Gonella e il presidente della CSAI di Untrichter.

Piero Casucci LE CLASSIFICHE Per ragioni di spazio siamo costretti a limitare i classici sino al 5. di ciascuna classe.

TURISMO NORMALE Classe fino a 750: 1. Filatori, Panhard in 4'02"; 2. Gianni Vittorio, Fiat 600 in 4'05"; 3. Borghesio, Panhard in 4'05"; 4. Prudeniano, Panhard

GRAN TURISMO Classe fino a 750: 1. Carlini, Fiat Zagato in 3'47"; 2. Cattini, Fiat Abarth in 3'47"; 3. Crivellari, Fiat Abarth in 3'48"; 4. Ognà, Fiat

Classe da 751 a 1300 c.m.c.: 1. Bauer, Porsche 356 in 3'43"; 2. Ligabue, Alfa R. Giulietta in 3'48"; 3. Chizzolini, Alfa R. Giulietta S. in 3'49"; 4. Meile, Alfa R. Giulietta in 3'49"; 5. Merlo, Fiat Zagato in 3'50"; 6. Forretto, Fiat 1100-TV in 3'56"; 7. (Classificati 29).

Classe oltre 1300: 1. Carloti, Alfa R. 1900-TI in 3'39"; 1/10: 2. Mazzi, Alfa R. 1900-TI in 3'43"; 3. Landini, Alfa R. 1900-TI in 3'44"; 4. Corini, Alfa R. 1900-TI in 3'45"; 5. Zocchi Ramazzi, Alfa R. 1900-TI in 3'46"; 6. (Classificati 23).

Classe da 1301 a 2000: 1. Musso Giuseppe, Maserati 2000 in 3'32"; 2. Ribaldi, Maserati 2000 in 3'33"; 3. Luchini E. Maserati 2000 in 3'35"; 4. Paganì, Fiat BV in 3'38"; 5. Formasari, Alfa R. 2000 SS in 3'39"; 6. (Classificati 11).

Classe oltre 2000: 1. Zampiero, Mercedes 300-SL in 3' e 24"/10; 2. Pignatelli Mercedes 300 SL 328"6; 3. Lualdi, L. Aurelia in 3'11"; 4. Molteni, L. Aurelia B 20, in 3'36"; 5. Passerini, L. Aurelia B 20 in 3'42"; 6. (Classificati 11).

Classe da 751 a 1300 c.m.c.: 1. Bauer, Porsche 356 in 3'43"; 2. Ligabue, Alfa R. Giulietta in 3'48"; 3. Chizzolini, Alfa R. Giulietta S. in 3'49"; 4. Meile, Alfa R. Giulietta in 3'49"; 5. Merlo, Fiat Zagato in 3'50"; 6. Forretto, Fiat 1100-TV in 3'56"; 7. (Classificati 29).

Classe oltre 1300: 1. Carloti, Alfa R. 1900-TI in 3'39"; 1/10: 2. Mazzi, Alfa R. 1900-TI in 3'43"; 3. Landini, Alfa R. 1900-TI in 3'44"; 4. Corini, Alfa R. 1900-TI in 3'45"; 5. Zocchi Ramazzi, Alfa R. 1900-TI in 3'46"; 6. (Classificati 23).

Classe da 1301 a 2000: 1. Musso Giuseppe, Maserati 2000 in 3'32"; 2. Ribaldi, Maserati 2000 in 3'33"; 3. Luchini E. Maserati 2000 in 3'35"; 4. Paganì, Fiat BV in 3'38"; 5. Formasari, Alfa R. 2000 SS in 3'39"; 6. (Classificati 11).

Classe oltre 2000: 1. Zampiero, Mercedes 300-SL in 3' e 24"/10; 2. Pignatelli Mercedes 300 SL 328"6; 3. Lualdi, L. Aurelia in 3'11"; 4. Molteni, L. Aurelia B 20, in 3'36"; 5. Passerini, L. Aurelia B 20 in 3'42"; 6. (Classificati 11).

Classe da 751 a 1300 c.m.c.: 1. Bauer, Porsche 356 in 3'43"; 2. Ligabue, Alfa R. Giulietta in 3'48"; 3. Chizzolini, Alfa R. Giulietta S. in 3'49"; 4. Meile, Alfa R. Giulietta in 3'49"; 5. Merlo, Fiat Zagato in 3'50"; 6. Forretto, Fiat 1100-TV in 3'56"; 7. (Classificati 29).

Classe oltre 1300: 1. Carloti, Alfa R. 1900-TI in 3'39"; 1/10: 2. Mazzi, Alfa R. 1900-TI in 3'43"; 3. Landini, Alfa R. 1900-TI in 3'44"; 4. Corini, Alfa R. 1900-TI in 3'45"; 5. Zocchi Ramazzi, Alfa R. 1900-TI in 3'46"; 6. (Classificati 23).

Classe da 1301 a 2000: 1. Musso Giuseppe, Maserati 2000 in 3'32"; 2. Ribaldi, Maserati 2000 in 3'33"; 3. Luchini E. Maserati 2000 in 3'35"; 4. Paganì, Fiat BV in 3'38"; 5. Formasari, Alfa R. 2000 SS in 3'39"; 6. (Classificati 11).

Classe oltre 2000: 1. Zampiero, Mercedes 300-SL in 3' e 24"/10; 2. Pignatelli Mercedes 300 SL 328"6; 3. Lualdi, L. Aurelia in 3'11"; 4. Molteni, L. Aurelia B 20, in 3'36"; 5. Passerini, L. Aurelia B 20 in 3'42"; 6. (Classificati 11).

Classe da 751 a 1300 c.m.c.: 1. Bauer, Porsche 356 in 3'43"; 2. Ligabue, Alfa R. Giulietta in 3'48"; 3. Chizzolini, Alfa R. Giulietta S. in 3'49"; 4. Meile, Alfa R. Giulietta in 3'49"; 5. Merlo, Fiat Zagato in 3'50"; 6. Forretto, Fiat 1100-TV in 3'56"; 7. (Classificati 29).

Classe oltre 1300: 1. Carloti, Alfa R. 1900-TI in 3'39"; 1/10: 2. Mazzi, Alfa R. 1900-TI in 3'43"; 3. Landini, Alfa R. 1900-TI in 3'44"; 4. Corini, Alfa R. 1900-TI in 3'45"; 5. Zocchi Ramazzi, Alfa R. 1900-TI in 3'46"; 6. (Classificati 23).

Classe da 1301 a 2000: 1. Musso Giuseppe, Maserati 2000 in 3'32"; 2. Ribaldi, Maserati 2000 in 3'33"; 3. Luchini E. Maserati 2000 in 3'35"; 4. Paganì, Fiat BV in 3'38"; 5. Formasari, Alfa R. 2000 SS in 3'39"; 6. (Classificati 11).



Il mondo di Cinecittà è tutto in movimento per la preparazione del terzo Rallye del Cinema che prenderà il via il 4 aprile. Ecco Pierre Cressoy e Georgina Moll, che parteciperanno per i colori della scuderia «Titanus», in allenamento.

SPORT Classe da 751 a 1100 c.m.c.: 1. Gramegna, Osca in 3'31"; 2. Grisafi, Fiat Giannini in 3'31"; 3. Manzini, Ermini in 3'32"; 4. Brandi, Osca in 3'34"; 5. Nobile, Osca in 3'36"; 6. (Classificati 17).

Classe da 1101 a 2000: 1. Cabianca, Osca in 3'15"; 2. Scarlini, Maserati in 3'27"; 3. Buffa, Maserati in 3'25"; 4. Garavaglia, Maserati in 3'27"; 5. Leto di Priolo, Porsche in 3'29"; 6. (Classificati 11).

Classe oltre 2000: 1. Bordini, Maserati in 3'20"; 2. Bordini, Maserati in 3'24"; 3. Kammamuri, Ferrari in 3'36"; 4. (Classificati 4).

Advertisement for Aquila brand motor oil. It features a large, stylized eagle logo with the word 'AQUILA' written vertically on its wings. Below the logo is a can of Aquila motor oil. The text 'PERFEZIONI' is written in large, bold letters. At the bottom, it says 'RAFFINERIA OLI MINERALI TRIESTE' and 'CONCESSIONARIA ESCLUSIVA S. A. P. A. A. PER LE VENDITE IN ITALIA MILANO'. There are also smaller text elements like 'Carburanti Lubrificanti' and 'Direttore GIOVANNI CANESTRINI'.

PROSSIME GARE

APRILE SPORTIVO PER TUTTI I GUSTI

Giro di Sicilia, Gran Premio di Siracusa e Mille Miglia le gare più importanti del mese

Il mese di aprile segna una fortissima ripresa delle sport automobilistico. Ce n'è per tutti i gusti: per i velocisti, per i regolaristi per i mondani e dicendo ciò alludiamo sia al Giro di Sicilia e alla Mille Miglia sia al Rallye Perla di Sanremo e al Trofeo turistico di Roma, sia al Rallye del Cinema, senza dimenticare, infine, il G.P. di Siracusa che è una gara a sé stante in quanto riservata alle macchine di formula 1.

Vediamo di scorrere questo calendario attendendoci, nel parlare delle varie gare, per quanto possibile alle date ed attendendoci anche alle notizie ufficiali di cui disponiamo relativamente a ciascuna di esse.

Rallye del Cinema (4-6 aprile). Oltre all'adesione di Sophia Loren e di Alberto Sordi gli organizzatori annunciano quella di Pierre Cressoy, Alberto Rabagliati, Mike Bongiorno, Mara Lane, Della Scaglia, Garinei e Giovannini, Sandro Pallavicini.

Kerina, Erno Crisa, Franca Marzi, Maner Lualdi, Nilla Pizzi, Cary Grant, Arlene Dahl, Fernando Lamas, Dawn Adams, Franco Fabrizzi, Raf Vallone, Maria Frau, Cossetta Greco, Roberto Risso, Antonella Lualdi, Franco Interlinghi, Giovanni Ralli, Leonardo Cortese, Georgina Moll, Luciana Angiolillo, May Britt, Marisa Allasio, Gabriele Perzetti, Lea Padovani, Valentina Cortese, Richard Basehart, Silvio Kocich, Pietro Germinio, Ettore Manni, Lily Coraschi, Bruce Cabot, Hugo Fregonese, Milly Vitale, Maria Berni, Isa Barzizza. C'è di che far impazzire i lettori di giornali e fumetti e gli appassionati di cinema. Come è noto la manifestazione si svolge in tre tappe: a) Roma-Montecatini, Montecatini-Varese, Varese-San Remo. I posti di controllo sono stabiliti a Civitavecchia, Grosseto, Siena e Empoli durante la prima tappa. Bologna, Parma, Piacenza e Milano durante la seconda e Verceil, Alessandria e Savona durante la terza. I concorrenti dovranno sostenere una prova complementare a cronometro a Montecatini, Modena ed Ospedaletti.

Giro di Sicilia (8 aprile). Secondo le notizie diffuse dagli organizzatori è stato peritato a termine il collaudo del percorso, fatto che battezza ufficialmente la tredicesima edizione del Giro. Gli stessi organizzatori forniscono importanti notizie circa l'adesione dei piloti e delle scuderie a partire dalla Ferrari che ha iscritto quattro vetture (senza specificare che cilindrate e i seguenti piloti: Castellotti, Musso, Collins, Gendebien. Si tratta, come è evidente, di un'adesione di grande importanza alla quale dovrebbe far riscontro da parte della più diretta avversaria della Ferrari, la Maserati, una adeguata contropartita di piloti e di macchine. E' noto che sia Castellotti sia Musso hanno già provato lungamente il percorso prima di partire per Sebring, L'Osca, dal canto suo, sarà presente con Cabianca e Manfrotti e forse con Villorossi. Gli organizzatori contano anche su una larghissima partecipazione di piloti locali tra cui Francesco Arezzo, Pucci ed altri che si sono sempre distinti in questa gara. E' superfluo accennare all'interesse che si porta alla partecipazione delle Fiat 600 sia quella delle Alfa Romeo Giulietta berlina, sia, ancora, quella delle Maserati gran turismo senza contare le nuove Maserati 2 litri sport e le Ferrari a testa rossa. La presenza di queste macchine dà un significato particolare alla corsa siciliana che costituisce anche quest'anno un'attesa anteprema.

Gran Premio di Siracusa (15 aprile). Secondo le notizie pervenute dagli organizzatori è probabile si possa contare sulla presenza di Faugio, Castellotti, Musso e Collins rispettivamente. In tutto gli organizzatori stanno provvedendo a far risistemare il manto stradale ed a far erigere due tribune supplementari lungo il rettilineo d'arrivo ed una terza in un punto particolare del percorso.

V. Rallye internazionale Jemmine Perla di San Remo (12-15 aprile). Agli organizzatori (A.C. Milano) è pervenuta l'iscrizione di Gian Pallavicini che parteciperà alla prova in coppia con Domitilla Ruspoli. Al Comitato organizzatore è anche pervenuta assicurazione circa la presenza di due celebri vedette del cinema italiano che uniranno alla comitiva della Perla di Sanremo appena terminato il Rallye del Cinema. Il 14 e 15 aprile avrà luogo inoltre la 20. Coppa Milano-San Remo organizzata anche dall'A.C. Milano con la collaborazione dell'A.C. di Sanremo. Alla manifestazione sono ammesse le vetture di qualsiasi categoria e tipo suddivise in tre classi: 750, 1600, oltre 1600. Le iscrizioni per quest'ultima gara (tassa lire 2000) si chiuderanno il 9 aprile mentre quelle relative al Rallye Perla di Sanremo (tassa lire 10.000) si chiuderanno il 31 marzo.

Mille Miglia (28-29 aprile). Gli organizzatori hanno diramato in questi giorni le disposizioni per il servizio della XXIII Mille Miglia, di spezzazioni che costituiscono un appello alle forze dell'ordine lungo tutto l'itinerario della gara onde ottenere una totale sicurezza su tutto il percorso. C'è da augurarsi che queste disposizioni siano scrupolosamente osservate al scopo di eliminare qualsiasi inconveniente. Dice il direttore della manifestazione, Bressina che gli abitanti delle città dei comuni e delle frazioni attraversate dalla corsa devono essere messi al corrente con ogni mezzo delle ore presumibili in cui avvengono i passaggi. A questo scopo riteniamo utile pubblicare anche nella tabella degli orari presumibili dei passaggi stessi: Bressina (partenza) 23.00, Desenzano 23.13, Peschiera 23.21, Verona 23.31, S. Benincaso 23.42, Vicenza 00.25, Padova 00.31, Montebelluna 00.37, Ferrara 00.49, Roma 01.14, Ravenna 1.24, Forlì 1.37, Cesena 1.46, Rimini 2.00, Pesaro 2.19, Ancona 2.47, Portofranco 3.12, S. Benedetto del Tronto 3.34, Giulianova 3.44, Pescara, 4.00, Pescara 4.27, Ancona 4.55, Ancona 5.14, Rieti 5.28, Roma 6.04, Vetralla 7.04, Viterbo 7.28, San Lorenzo 7.36, Aquilone 7.41, San Quirico 8.16, Buonconvento 8.25, Siena 8.46, Poggibonsi 8.58, San Casciano 9.18, Firenze 9.32, Passo della Futa 10.04, Passo Raticosa 10.15, Pianoro 10.34, Bologna 10.44, Cestranco 10.59, Modena 11.07, Reggio Emilia 11.21, Parma 11.33, Fidenza 11.51, Fiorenzuola 11.51, Piacenza 12.02, Chiorzo 12.10, Cremona 12.18, Piacenza 12.30, Mantova 12.37, Mantova 12.46, Mantova 12.53, Castiglione 13.02, Brescia (arrivo) 13.02.

Caccia al tesoro a Modena. MODENA, marzo (s.f.). L'Automobile Club Modenese indice ed organizza per il mese di aprile una manifestazione automobilistica denominata grande caccia al tesoro. La manifestazione che si svolgerà su strade aperte al traffico, non avrà alcun carattere di velocità per tutti i concorrenti dovranno rigorosamente osservare le norme del Codice della Strada e quelle di Polizia Urbana. La caccia avrà inizio alle 15 con partenza dalla piazza Roma di Modena. I concorrenti dovranno giungere al luogo prescelto per la competizione finale entro e oltre le ore 19.30 dello stesso giorno. L'indicazione di detto luogo sarà data dalla soluzione di uno dei giochi organizzati previsti dal regolamento della Caccia. Il tesoro consista in un oggetto del valore di circa centomila lire. Le iscrizioni accompagnate dalla tassa di lire 2.000 (per ogni concorrente) e di lire 1.000 per ogni accompagnatore, vanno pervenire all'A.C. Modena entro le ore 12 del 31 marzo. La giuria sarà composta da Angelo Orlandi, Giancarlo Carloti e Ugo Fontoli. Direttore GIOVANNI CANESTRINI. Redattore capo responsabile PIER LUIGI SAGONA. Edito dall'Edit. dell'Automobile Club. Stampatore Tumminelli & Rossi. Viale Universitari, 38.