

# Il luminoso successo della giornata monzese per le Coppe Vigorelli e Alborghetti offre lo spunto per interessanti considerazioni

Siamo stati fra quelli che avevano recentemente constatato con sincera amarezza come l'automobilismo agonistico italiano, vittima di sciagure, er-

tutta Italia e fra essi ottimi elementi con mezzi di primissimo piano. E di ingaggi non si è sentito parlare neppure per ombra!...

E' dunque accaduto un miracolo veramente significativo. Si è visto come in questo anno di grazia 1956, esistà ancora intatta e splendida nella sua essenza, la passione sportiva in tutta la purezza dello stile olimpionico ideale. Come Enzo Ferrari non disdegnava di correre nel 1927 al Circuito di Alessandria vincendo con la *Alfa Romeo RL SS* quella corsa ed una semplice coppa come massimo premio, così a Monza abbiamo visto Scuderie ed agguerrite rappresentanze ufficiose di Case, scendere in lizza e battersi accanitamente per la conquista di una coppa, ma soprattutto per il simbolico lauro sportivo.

A Monza abbiamo visto una folla di persone che si conoscevano tutte, che parlavano tutte lo stesso linguaggio, che si comprendevano perfettamente, una folla non minore di quella che avevamo visto a Monza in certe giornate in cui si disputavano corse di ben altro nome. Tutto si è svolto con la massima comprensione e buona volontà. Le verifiche sono state fatte con bonarietà, la parola «reclamo», tanto usata nei tempi recenti, non si è mai



Una veduta del nutritissimo schieramento delle vetture protagoniste della gara riservata al gruppo Turismo e Gran Turismo da 750 a 1300.

rori, incomprensioni e speculazioni politico-sportive, scivolasse per una china assai preoccupante e si differenziasse sempre di più da quello della sua grande tradizione.

Vogliamo essere fra i primi a ricrederci, formulare oggi un voto di speranza smettendo per una volta il ruolo antipatico ma spesso necessario di «laudatores temporis acti», ed esultare auspicando la rinascita che siamo convinti stia per venire con impulso travolgente.

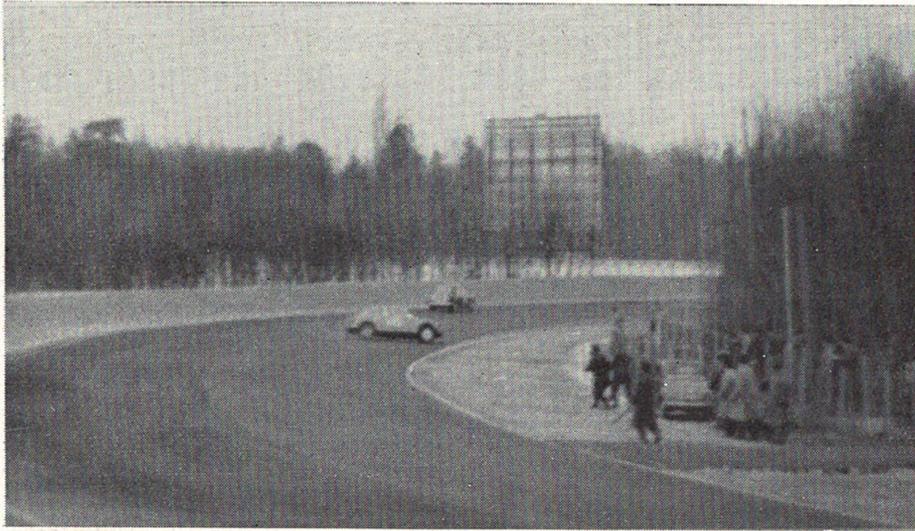
Scriviamo queste note poche ore dopo che, in una fredda e grigia giornata monzese, abbiamo assistito ad una serie di competizioni meravigliose, permeate di sano senso sportivo, di grande valore tecnico-agonistico, di intensa e purissima passione.

Non faremo la cronaca, nè elencheremo nomi e benemerenze. Ci limitiamo a constatare come in un tempo in cui tutto sembrava spietatamente avviarsi verso il commercialismo più deludente e verso un professionismo di bassa lega, degli organizzatori appassionati siano stati capaci di allestire a Monza una giornata di Sport con la S maiuscola, mettendo in palio, nel nome di cari indimenticabili giovani caduti, solamente dei premi d'onore.

Ebbene, all'appello coraggioso, hanno risposto ben 142 iscritti provenienti da



A conclusione della riuscitissima giornata monzese della «Scuderia Madunina» abbiamo avuto anche la graditissima e simpatica premiazione sul campo. Vediamo qui infatti la ricca dotazione di premi — tutti d'onore — dinnanzi alle personalità del nostro mondo che hanno presenziato alla cerimonia. Sta parlando il Ministro del Lavoro On. Ezio Vigorelli, Presidente della Scuderia stessa, che in memoria dei suoi figli Caduti per la Patria aveva offerta la coppa ad essi titolata. Alla sua sinistra il Sig. Giuseppe Alborghetti che aveva anch'egli dedicato una Coppa alla memoria del suo figliolo Mario. Alla destra il Presidente della C.S.A.I. Ing. Guido de Unterrichter, il Presidente della F.I.S.A. Ing. Campanella ed il collega Canestrini.



L'episodio più emotivo della gara delle Gran Turismo 1300: dopo aver urtato di coda in sbandata nel terrapieno Luigi Raimondi attraversa strisciando tutta la curva parabolica sino a rimbalzare e piroettare contro la rete metallica di riparo. L'episodio si è felicemente concluso con soli pochi danni alla carrozzeria e la eliminazione dalla pattuglia di punta di un combattivo concorrente. Il fatto si è verificato verso metà gara.

sentita pronunciare, tutto è stato regolare, lineare, limpido!

Ci è sembrato di ritornare nell'ambiente tipico ed indimenticabile del fa-

moso autodromo inglese di Brooklands, al tempo di quelle numerose riunioni in cui si faceva del vero sport, si battevano records e si accendevano fieris-

sime rivalità nel clima della più cameratesca emulazione e della comune passione.

Ebbene, a Monza abbiamo visto nomi vecchi e noti, battersi accanto a giovani di nuova leva e già agonisticamente formati. Abbiamo visto fare dell'ottimo stile, correre con tenacia e volontà, spesso con chiare manifestazioni di indubbia classe. Abbiamo assistito al commovente ritorno di un Mantovani, all'affermazione di guidatori meritevoli e coraggiosi. Abbiamo avuto emozioni, ci siamo appassionati ed entusiasmati.

Crediamo che la giornata di Monza si possa ricordare come una vera pietra miliare se non addirittura come la base della rinascita del nostro sport, rinascita tanto invocata ed oggi tanto necessaria. Monza ci ha mostrato che abbiamo organizzatori intelligenti, corridori permeati di grande e pura passione e ricchi di autentici mezzi di guida, e soprattutto quella buona volontà che è indispensabile più di ogni altra cosa per raggiungere le più ambite mete.

E mai come a Monza abbiamo rimpianto di avere qualche decina di anni di troppo e non poter più buttarci come un tempo nelle appassionanti contese sportive dove è d'obbligo avere sempre vent'anni.

GIOVANNI LURANI

## Cinque ore di appassionanti contese

Non voglio essere il solito polemico od il solito bastian contrari, ma non mi sento di condividere il punto espresso nel suo cappello dal mio Direttore ne quello espresso da altri critici dell'attività automobilistica all'indomani della bella giornata monzese della Scuderia Madunina, e che presso a poco ripetono lo stesso motivo.

Ci si è meravigliati, si è gridato al miracolo perchè a Monza 109 autosportivi si sono presentati per partecipare ad una gara al cui traguardo li attendevano solo premi d'onore nè si percepivano ingaggi per la partenza.

Di tutto questo io, e mi si perdoni per questa volta la prima persona, non me ne sono meravigliato affatto. Quello che invece mi ha sempre meravigliato, un sempre che trae però le sue origini dal dopoguerra, è stato invece proprio il contrario, ossia il vedere dare ingaggi e premi in denaro ad appassionati dell'automobile che si proclamavano sportivi ma che in effetti non lo erano poichè per conto mio — è una affermazione del tutto personale, si badi bene — lo sport, il vero Sport con la S maiuscola è solo quello fatto attraverso sacrifici personali di fisico o di danaro.

Chi alla base del proprio sport ha lo sfruttamento delle sue risorse fisiche le profonde senza risparmio, anche se la sua azione è puramente fine a se stessa, anche se non è sostenuto dalla molla dell'agonismo, anche se non ha spettatori, anche se ritornando nel consorzio umano stanco, sfinito ma intimamente felice raccoglie sorrisi di compatimento da chi ha trascorso pacificamente la sua giornata festiva in un fumoso locale pubblico od in ardite partite di canasta.

Chi ha mezzi ed ha la passione per sport più dispendiosi ma meno faticosi — anche se solo in senso muscolare e non nervoso — se è animato da vera passione non esiterà a approfondire questi mezzi per soddisfare appieno questa sua passione sacrificando sulle spese magari non solo voluttuarie.

Certo che se gli uni e gli altri un bel momento trovano qualcuno che per incoraggiare queste passioni sportive regala quattrini sarebbero ben stupidi a non approfittarne nè certo io avrei rifiutato dei bei biglietti se mi fossero stati offerti alla fine delle mie giovanili scorribande cicloturistiche o se mi venissero offerti oggi alla conclusione d'una bella camminata tra i monti. Con tutto questo però se appena appena l'attività professionale, purtroppo assai impegnativa proprio alla domenica, me lo consente eccomi ancor sempre pronto a sgambare in bicicletta per la Brianza od a scarponare sulle Prealpi e lasciando magari la macchina in garage.

Questione di passione, e questa passione la massa dei nostri autosportivi la sentono vivissima e sono sempre pronti ad ogni sacrificio pur di soddisfarla sol che l'occasione si presenti e ciò nonostante che fra di essi vi siano certi « agitprop » che nella

massa hanno inculcato il tarlo della speculazione anche se poi molto relativa.

Eliminiamo questi « agitprop » ed ecco riemergere quei « valori sportivi » la cui rinascita i critici di cui sopra hanno osannato. Ma la colpa, chiedo, è solo degli « agitprop » o non piuttosto di quelle istituzioni che hanno offerto ad essi l'estro per lavorare in profondità? Questo il punto ed è proprio facendo perno su queste istituzioni che i mestatori sono riusciti ad operare la trasformazione della mentalità degli autosportivi.

Anche se ridotto per un buon 60% allo sfruttamento della normale vettura da turismo usata quotidianamente, l'automobilismo è uno sport dispendioso ed i soldi tutti cercano di spenderli il meno possibile. Fate balenare ad un autosportivo il sospetto che mentre per soddisfare la sua passione lui spende altri intasca tranquillamente alle sue spalle ed ecco che l'autosportivo chiederà ingaggi e premi in danaro. E su questo io non ho nulla da obiettare poichè è una constatazione di fatto inoppugnabile, anzi non esito ad affermare che gli autosportivi sono ancora troppo ingenui in proposito poichè troppe sono le persone oggi che sfruttano a loro vantaggio la altrui passione.

Ed eccomi quindi arrivare alla meta che mi ero prefisso: la riabilitazione totale dell'autosportivo e la denuncia di quel complesso di circostanze che in questo dopoguerra hanno creato delle situazioni spaventosamente ambigue.

La giornata della « Scuderia Madunina » è venuta suffragare in pieno questa mia tesi e sono lieto che i critici si siano accorti del fatto nuovo, un fatto però che — almeno a mio parere — essi hanno visto al rovescio.

Gli amici della « Madunina » lanciando la loro manifestazione hanno aperto una contabilità a partita semplice, ossia nel loro mastro figurava solo la colonna dell'uscita ed a furia di voci si è arrivato a toccare rapidamente il mezzo milione (e se dovranno pagare l'affitto della pista questa cifra salirà ancora). La voce delle entrate non è stata nemmeno considerata, mentre poi alla chiusura dei conti si è dovuto felicemente constatare che le entrate di carattere morale sono state sostanziosissime, commoventi e sorprendenti, ma ciò non toglie che queste soddisfazioni non sono certo valse per dare il dovuto compenso per l'opera prestata ai vari uomini di fatica, come ai pompieri ed alla Croce Bianca, la cui attività fortunatamente è stata completamente nulla, nè hanno certo potuto sostituirsi alle lire 10.000 andate nelle tasche del verniciatore che per tutta una giornata ha dipinto, a spese complete degli organizzatori, i numeri di gara sulle 109 vetture concorrenti. Non erano numeri giotteschi come quelli ammirati in altre gare e pagati magari un paio di biglietti da mille personalmente da ogni concorrente, ma comunque il loro scopo identificatorio lo hanno assolto per-

fettamente e qualche pilota, anche se classificato non molto brillantemente, si è piccato anche di ostentarli per tutta la settimana seguente girando per Milano con la vettura ancora numerata. Fa molto corridore, questo si sa!

Gli « agitprop » nel caso della « Coppa Vigorelli » e della « Coppa Alborghetti » non hanno trovato l'esca per accendere il fuoco della speculazione e tra i 142 iscritti (gratis et amore Dei non per omaggio ma perchè tutti invitati) forse sono mancati solo i loro nomi, ma ciò non toglie che la gara ha avuto del pari un successo veramente superiore ad ogni più rosea attesa e completo sotto ogni aspetto.

Successo numerico di concorrenti (iscritti 142 - Punzonati 109 - Partiti 87 - Arrivati 63 - Ritirati 24) successo sportivo-tecnico in quanto non vi sono stati incidenti di sorta, si sono raggiunte medie rilevanti in tutte le categorie e classi, non si sono avuti reclami e nonostante la fredda e grigia giornata si è avuto anche un pubblico notevolissimo rispetto a precedenti prove simili. Alla chiusura dei bordaux si è parlato di un 7-8.000 biglietti venduti, e questo è molto sintomatico.

Da questo complesso di elementi se ne deve trarre una conclusione e la conclusione, a parere mio e di molti altri, è una sola: abbiamo la più bella pista del mondo e dobbiamo sfruttarla, sfruttarla però non solo speculativamente (nel senso che i milioni spesi ed anticipati devono rientrare) ma anche sportivamente.



Gara a se, nel gruppo 750 Gran Turismo, ha fatto Enrico Carini che sgusciato fuori subito dal gruppo in partenza con la sua veloce Fiat « 600 »-Zagato è andato aumentando sempre più il suo vantaggio raggiungendo il traguardo finale indisturbato vincitore.

A Monza si è creato un villaggio, a Monza c'è una piscina, a Monza si dovranno fare altri impianti sportivi, a Monza le Case automobilistiche, le Case motociclistiche, le industrie dell'accessorio hanno investito a scopo pubblicitario cifre non lievi, ebbene tutto questo capitale non è certo stato immobilizzato per esser valorizzato due o tre sole volte all'anno. Tutto questo capitale deve avere una maggiore valorizzazione, e questa la si avrà solo creando sulla pista una più intensa attività.

Tra automobilismo e motociclismo v'è modo di dar vita, da Marzo ad Ottobre, a due-tre manifestazioni mensili e senza molta spesa organizzativa come per lo appunto la « Scuderia Madunina » ha dimostrato. Non saranno certo manifestazioni di grido, non occorrerà bandire un apposito concorso per creare il cartellone che dovrà reclamizzarle, ma varranno a creare una atmosfera monzese stabile, varranno a creare un punto di richiamo festivo tradizionale, varranno ad attivare una corrente anche turistica stabile verso questo complesso di opere che altrimenti resteranno tagliate fuori dalla vita.

Questo dovrà divenire Monza con buona pace di quei pochi che si ostinano a volerla considerare una specie di Tempio Massimo a cui può accedere solo l'élite delle macchine Sport e Grands Prix. No, amici, per queste occasioni inalbereremo a Monza il gran pavese, inviteremo le massime autorità, affideremo solo a Ministri la funzione dello starter, insceneremo tutta la coreografia di prammatica per i grandi avvenimenti, ma fuori da queste due o tre giornate, Monza deve essere il libero



Nella sottoclasse turismo sino a 650 cc. una ottima prestazione è stata fornita da Vittorio Gianni che ha vinto con la Fiat « 600 » messa a punto dall'espertissimo Gianni di Genova.

« sfogatoio » di tutti gli autosportivi, e questo è indispensabile oggi, considerato che sulle sempre più congestionate strade della nostra Italia va divenendo sempre più problematico organizzare gare se non addirittura spingere un po' il piede sull'acceleratore.

Programmi semplici, agili, garette brevi anche di soli 10 giri, magari ripetute per rinnovare la sempre emozionante scena della partenza, per evitare i sorpassi, per facilitare la comprensione del pubblico, con classifiche per somme di tempi, cose di questo genere bisogna dare domenicamente a Monza e con un po' di buona volontà da tante parti ci si arriverà di certo ed allora Monza con le sue altre attrattive, con la frescura del



Umberto Filatori ha portato ad una ennesima affermazione la sua Dyna Panhard vincendo il Gruppo 750 Turismo ed imponendosi con netta superiorità.



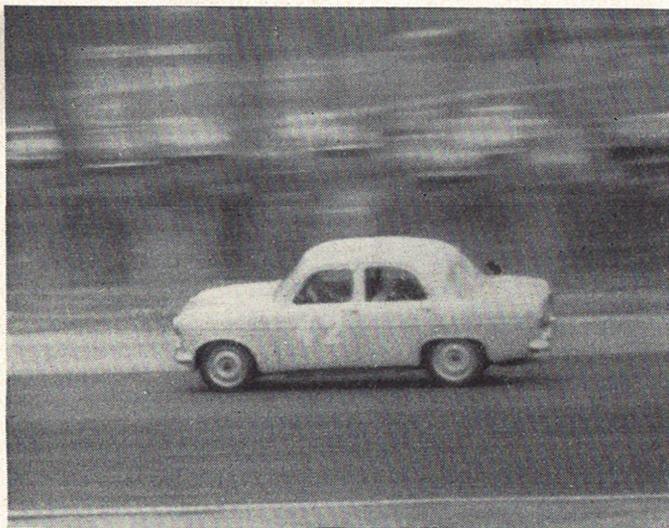
L'avanguardia del folto gruppo delle 1300 imbocca la curva parabolica che però è già stata percorsa da Manfredini, tutto solo con la Fiat Siata-Zagato 1250.

suo parco diverrà davvero una meta fissa per i lombardi tutti e sarebbe già un bel successo.

### Le quattro gare della giornata della "Madunina",

Sino ad ora però non si è parlato che degli aspetti direi esterni della manifestazione, aspetti che non devono però assolutamente essere sottovalutati, ma è ben giunto anche il momento di occuparci un po' anche della prova stessa che, come già abbiamo detto, ha goduto — nella festività del San Giuseppe — di una atmosfera di vera cavalleria sportiva e che ha richiamato a Monza tutti gli appassionati anche solo in veste di spettatori e non poche personalità del nostro ambiente quali, tanto per citare alcuni nomi, il Ministro del Lavoro On. Ezio Vigorelli, Presidente della Scuderia « Madunina », l'Ing. Unterrichter, Presidente della C.S.A.I., l'Ing. Campanella, Presidente della F.I.S.A., il Comm. Daccò, Presidente della C. S. dell'A. C. Milano, il Comm. Ugo Zagato ed anche Elio Zagato festeggiatissimo dato il suo rientro nel nostro ambiente dopo il doloroso incidente di cui rimase vittima lo scorso novembre. Non vogliamo dimenticare qui il Comm. Giuseppe Alborghetti, che dopo aver offerta una Coppa in memoria del suo compianto figliolo, abbiamo visto aggirarsi tra gli amici del suo Mario per comprendere forse quella grande passione che lo aveva travolto.

L'unica cosa che la organizzazione, manovrata con perfetta regia dall'ormai espertissimo Rag. Marcello Giambertone, non è riuscita a procurare è stato il sole che ha disdegnato d'apparire sul campo di gara facendosi invece rappresentare da uno



L'appena ventenne Alberto Ulrich ha dato alla Alfa Romeo la più bella vittoria portando la « Giulietta » normale a dominare nel gruppo delle 1300 Turismo. Ecco il giovanissimo pilota filare con ottimo stile sulla « parabolica ».

stranissimo sciocco freddo. E' doveroso però aggiungere subito che « Giamba » non aveva trascurato nemmeno questo particolare. Se il sole ha rifiutato ogni ingaggio e non s'è fatto vedere non è avvenuto altrettanto con la pioggia che ha rinviato, a seguito di intercorsi accordi naturalmente, la sua comparsa su tutta l'alta Italia sino alla sera del San Giuseppe e rimanendovi poi per una intera settimana quasi avesse voluto dimostrare qual sacrificio avesse fatto a risparmiarsi per quella intera giornata.

Cielo grigio e freddo dunque ma calore ed entusiasmo massimo in pista sin dalle primissime ore dato che la prima partenza era fissata per le ore 9 del mattino.

Il programma prevedeva la suddivisione dei partecipanti in quattro gruppi, con classifiche separate per ogni categoria e classe, e sviluppo quindi di quattro corse tutte su 20 giri del circuito stradale.

### Le Turismo e le Gran Turismo fino a 750

Mentre per tutte le altre gare la partenza verrà data tipo Le Mans, per questo gruppo assistiamo ad una partenza in linea nel più stretto significato della parola.

Le 19 vetture sono state infatti affiancate su una unica linea e così sono scattate al segnale del via. È stato uno spettacolo non poco emotivo anche se si trattava di 12 « 600 » e due Panhard per la turismo e di macchine di soli 750 per le Gran Turismo. Partenza bellissima e sviluppatasi con meravigliosa fluidità poichè le diverse velocità hanno consentito lo sgrana-



Nella speciale classifica per lo « stile » il primo posto per il gruppo Turismo e Gran Turismo è stato assegnato dai giudici con punteggio pieno a Sergio Mantovani che qui vediamo in azione al volante della Lancia Aurelia « Gran Turismo 2500 » sulla parabolica. La gara del valoroso pilota è stata sottolineata con particolare simpatia sia dagli avversari che dal pubblico.

mento e l'incolonnamento già prima d'entrare nella strettoia del curvone.

Da rilevare subito che tutte e 19 le vetture partite sono arrivate al traguardo offrendo così una superiore affermazione delle prestazioni della più piccola classe in campo. Nella Turismo v'è una gamma completissima di vetture nel senso che, pur essendo tutte esternamente lige alla serie, hanno i motori più o meno ritoccati nei limiti della legge oppure sono scrupolosamente normali come quella di Fusarpoli o di qualche altro. Nella Gran Turismo si hanno invece le più complete rielaborazioni come quelle della Zagato o della Abarth a cui si oppongono le Dyna Panhard e le Renault tra cui particolarmente interessante quella di Balestra carrozzata coupé due posti da Rocco Motto.

Nel frattempo i protagonisti di questa prima gara della giornata hanno portato a termine il loro primo giro e guizzano dinanzi al traguardo capeggiati da Enrico Carini con la Fiat Zagato, e da Balestra con la Renault per il gruppo Gran Turismo mentre l'immane Filatori predomina con la Dyna Panhard fra le Turismo seguito da Vittorio Gianni con la Fiat « 600 » preparata dall'espertissimo papà.

Interessante la bella rimonta di Capuccio con la Panhard Gran Turismo che partito male si riprende ed al terzo giro supererà Balestra ma vanamente partirà all'attacco di Carini che con la Zagatina marcia ad oltre 120 di media.

Non si avranno altre emozioni sino alla fine dei 20 giri che vengono compiuti per intero dai primi tre della Gran Turismo e dal solo Filatori per la Turismo. A Vittorio Gianni rimane la vittoria nella sottoclasse sino a 650.

## Con 25 vetture le "fino a 1300,,"

A 25 vetture ammonta lo schieramento della classe fino a 1300 comprendente 16 Turismo e 9 Gran Turismo, e, per la presenza in campo delle *Fiat* «103-TV» e delle *Giulietta* nel primo Gruppo e delle *Fiat-Zagato* e delle *Giulietta* «Sprint» nel secondo, l'interesse è vivissimo. Chiedo scusa al lettore se non potrò dare qualche dettaglio circa le posizioni sul traguardo ma da questo momento mi sono trasferito alla «parabolica» per godermi lo spettacolo come un tifoso qualsiasi.

Da questo osservatorio, non per nulla affollatissimo di competenti (anche perchè qui si sono portati in buon numero i giudici per la classifica dello stile), il passaggio del primo giro non offre però le emozioni previste in quanto i concorrenti vi giungono già abbastanza sgranati.

Lo spettacolo più bello è certo quello offerto da Manfredini che domina a sempre maggior distanza tutto il gruppo non solo in virtù della sua *Fiat-Siata* 1250-Zagato quanto per meriti personali. Manfredini supera per tutti i venti giri la «parabolica» come se fosse guidato da due binari. La sua *Zagato* fila via rotonda, senza un guaiolo di gomme, senza una minima sbandata, scorrevole e velocissima. Con questa vettura Manfredini non ha rivali di stile e mi sia concesso dargliene atto sinceramente. Un po' meno perfetto Merlo con la *Fiat* «103-Zagato» ma comunque meritevole di elogio mentre sconcertante è stato Gianni Alberti che in possesso di una nuovissima *Fiat-Zagato*



Luciano Gramegna ha debuttato con successo nella 1100 con la OSCA conquistandovi subito la vittoria. Eccolo raggiante dopo la bella affermazione con Franco Cortese, giudice per lo «stile», ed i suoi bravi meccanici tra cui, primo a sinistra, il noto ed espertissimo manipolatore delle Ferrari, Riccardo Sivocci.

ha fatto lungo l'arco della «parabolica» quanto era possibile per finire fuori pista o per rovesciarsi. Tutto gli si può perdonare trattandosi di un principiante e soprattutto Zagato gliene deve essere riconoscente poiché raramente si è potuto constatare la stabilità di una vettura come in questo caso. Con una guida più redditizia certamente Alberti non sarebbe stato doppiato anche da Merlo, ma tutto ciò lo si impara con l'esperienza.

In questo terzetto, che ha aperto la classifica generale e di categoria per questo gruppo, dobbiamo inserire Luigi Raimondi che col rosso vivo della sua *Giulietta* «Sprint» aveva interrotto la infilata delle *Zagato* comportandosi abbastanza bene anche come stile sino a che alla metà gara non fu doppiato da Manfredini che nello spazio di un solo giro, il 10° per l'esattezza, gli mangiò un buon 500 metri. Evidentemente il baldo «autiere» non sapeva d'esser stato così distanziato dal leader della classifica e, quando si vide superato, si gettò come un dannato all'inseguimento del capolista, un inseguimento poi del tutto vano sia perchè Manfredini aveva ripreso a distanziarlo sia perchè con un giro di distacco non v'era più nulla da fare. Già all'undicesimo passaggio l'alfista rimase nella parabolica proprio per grazia di Dio ma al dodicesimo toccò, entrando, nella cordatura interna, allargò leggermente ma da quell'istante la rossa vettura partì irresistibilmente di coda; il tête-a-queue non si verificò perchè la coda picchiò nel terrapieno esterno (che per molti motivi dovrebbe essere spostato molto più in fuori) e derapando sulla sinistra attraverso tutta la pista puntando dritta verso l'interno cozzando di punta, poco oltre il posto di controllo, sulla rete di protezione, rimbalzo, piroetta, nuovo definitivo urto di coda contro la protezione e finalmente basta. Emozione vivissima nel pubblico ma per fortuna nessun danno al pilota e solo qualche accartocciamento alla carrozzeria.



Tra il compiacimento generale l'On. Ezio Vigorelli porge a Sergio Mantovani i premi da lui conquistati e per la vittoria nella Turismo sino a 2600 e per la brillante classifica nella graduatoria per lo stile.

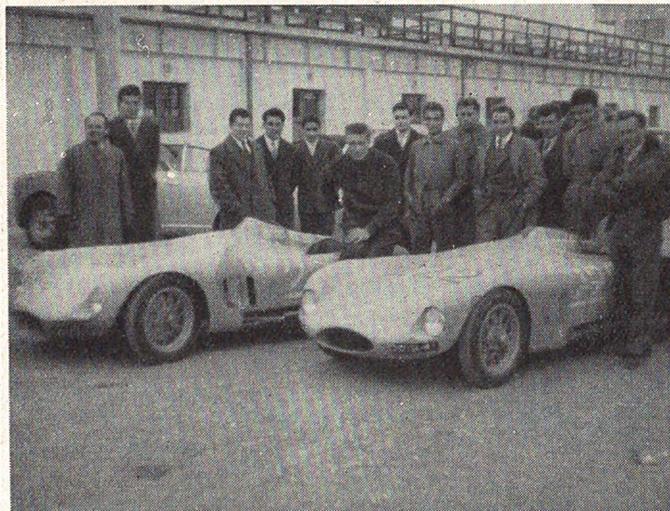
Il terzetto delle *Zagato* si presentava poco dopo nell'ordine sul traguardo mentre delle altre *Giulietta* «Sprint» in campo una, quella di Scheidler aveva già abbandonato al 6° giro e le due di Ceccaroni e di Fossati finivano con due giri di distacco. Terzo ritirato del gruppo Foglietti sceso in campo con lo spyder *Fiat* «103».

L'Alfa Romeo si rifaceva però nella Categoria Turismo ove il debuttante ventenne Alberto Ulrich con una *Giulietta* preparata dal bravo Angiolino Dagrada riusciva gradatamente a liberarsi dall'attacco di Ettore Marconi, che disponeva della *Fiat* «103 TV», e marciando sul passo dei 130 sopravanzava il tenace avversario di 9" sul traguardo del 18° giro. Più sostanzioso era invece lo stacco che il Marconi infliggeva agli altri due *Giuliettisti* che lo seguivano ossia il noto rallyeman Valerio e Crotti.

## Alfa Romeo, Fiat «8-V», Lancia e Maserati nella "oltre 1300,,"

La mattinata è quasi trascorsa ma il programma ci offre ancora, prima di colazione, le gare del gruppo oltre 1300 che comprende le Turismo fino a 2000, classe che offre solo le *Alfa Romeo* «1900 Super», le Turismo sino a 2.600 con le *Lancia* «2500» e la Gran Turismo sino a 2000 che alle classiche *Fiat* «8-V» oppone una sola *Alfa Romeo* «Super Sprint» ma ben tre nuovissime *Maserati*, con complessivi 24 partenti.

Spunti di interesse vivissimo in ogni categoria. Nella meno



Una duplice affermazione e come pilota e come preparatore ha conquistato a Monza il bravo Aquilino Branca (il primo a destra) che ha vinto nel gruppetto 750 sport con una Moretti da lui elaborata e carrozzata mentre l'altra sua macchina finiva terza con Agostino Gariboldi.

veloce si assiste ad esempio ad una lotta a coltello tra il romano «Pegaso» (alias Bettoia) e l'ambrosianista Dore Leto di Priolo che rimasto imbottigliato in partenza riusciva dopo qualche giro a riprendere e superare l'avversario che però non lo mollava e, non appena un leggero calo di motore riduceva lo spunto in ripresa alla macchina del milanese, riprendeva il comando sempre però seguito dall'incollatissimo avversario. Questi due Alfisti non solo davano un giro agli altri colleghi di marca ma riuscivano anche a sopravanzare sia durante la gara sia nella classifica generale qualche più dotato concorrente.

Un altro dei fratelli Leto, Massimo, aveva intanto movimentato la gara delle Gran Turismo rimontando il gruppo dopo una cattiva partenza sino a portarsi con la Fiat «8-V» Zagato nelle primissime posizioni ma lo sforzo era fatale al motore ed all'8° giro l'equipaggio rientrava ai Box. Al comando di questa categoria si era però subito stabilmente insediato il giovane Franco Ribaldi con la Maserati e per tutti i venti giri dominò nettamente la situazione, anche allorché Sergio Mantovani, sceso applauditissimo in campo con la Aurelia «2500», passato al comando del suo gruppo — che all'inizio aveva visto in testa Bertoja, ritiratosi poi per noie alla trasmissione — allungo col suo stile sempre cristallino sino ad entrare nella scia del Maseratista che aveva leggermente calato. Messo sull'allarme dai suoi amici della «Centro-Sud» Ribaldi aumentò di giri il regime e ristabilì le distanze dando così una bella vittoria alla Maserati che intanto aveva visto fermarsi, per disturbi alla distribuzione, Gibi Cornacchia al 6° giro e Giuseppe Musso al 10°. Tra i piloti della Fiat «8-V» il migliore sul traguardo risultava Carlo Fabi seguito da Miro Pavoni, Jossipovich e Zanarotti. Tra i ritirati oltre a Massimo Leto anche Mario Lietti mentre era tradito da una scarsa dotazione di carburante Giuliano Ronzoni sceso in campo con una rossa Alfa Romeo «Super Sprint».

Nelle G. T. 2600 festeggiatissima l'affermazione di Sergio Mantovani con la Lancia «2500» dinnanzi Luciano Canavese ed Attilio Piotti. Seguita con interesse la prova di Duccio Reggiani che nei primi giri aveva messo in luce le buone doti della Lancia Aurelia «America».

### Con le Sport chiusura della giornata in pista

Dopo il breve intervallo della colazione ecco di scena le vetture sport per l'ultima corsa della giornata e con vivo piacere dal nostro osservatorio rileviamo come la folla si sia infittita. C'è poco da dire: le macchine rosse ed aperte attirano maggiormente l'attenzione del pubblico.

**così lucida in metà tempo e senza fatica**

**7 ragioni per usare il CAR POLISH 7**

- 1 - Facile da applicare, pulisce lucidando.
- 2 - Resiste al lavaggio.
- 3 - Protegge la vernice, prolungandone la durata
- 4 - Rapido ed economico.
- 5 - Non altera la vernice e non contiene abrasivi.
- 6 - Ricopre la vernice di un film protettivo.
- 7 - Serve anche per le parti cromate ed i vetri.

è un prodotto della:  
**IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD. - PAINTS DIVISION**

Agenti esclusivi per l'Italia:  
**M. ADREANI & C. - Via Cappuccini, 9 - Milano**

Prendono il via 19 vetture in rappresentanza delle classi 750 (2 Moretti elaborate e carrozzate dall'appassionato Aquilino Branca, 3 Moretti ufficiali della Casa veramente belle sotto l'aspetto estetico anche se il secondo posto è discutibile, una Dyna Panhard e una Stanguellini), 1100 (3 OSCA, 1 Stanguellini) e le fino a 2000 (5 Maserati, 2 Ferrari, 1 Porsche).

Alla «parabolica» è ancora in testa la argentea Porsche 1500 che Carlo Leto di Priolo sa condurre perfettamente, ma la muta di Maseratisti è quasi sulla stessa linea con Musso-Scarlati e Manzini. Quest'ultimo, di cui ricordiamo una buona prestazione ad Imola, è autore di un emozionantissimo tête-à-tête proprio in mezzo al gruppo, ma Dio è grande e non avvengono collisioni anche se l'esuberante pilota per rimettersi in gara non attende che tutti siano passati e si lancia al recupero del terreno perduto; su questo suo inseguimento vivrà tutta la gara che senza questo incidente iniziale avrebbe forse visto un altro vincitore.

Infatti mentre Giuseppe Musso ha sempre tirato in testa seguito da presso dal coraggioso Scarlati, Manzini riusciva a superare questi ed a mettersi sulle ruote di Musso rallentato intanto da irregolare funzionamento d'una candela. Il romano iniziava allora una disperata difesa e richiedendo tutto al motore, per uno di quei fenomeni benigni, puliva la candela e poteva disporre così ancora di tutta la potenza senza peraltro riuscire a sbarazzarsi dell'ostinato Manzini che finiva staccato di due quinti. La logica indurrebbe allora a pensare che se Manzini non avesse piroettato al primo giro sarebbe rimasto subito incollato a Musso e lo avrebbe superato nel suo momento di crisi. Ma le corse si vincono solo un millimetro dopo la linea del traguardo e su questa è passato per primo, e con ogni merito, il romano Giuseppe Musso che per una noiosa infiltrazione d'aria sotto il casco fu costretto per tutta la gara a guidare in una posizione un po' goffa. Nell'elogio di Musso accomuniamo Azzurro Manzini che si è rivelato anche stilista brillantissimo nonostante l'incidente ed a completare il successo maseratiano della giornata ecco che alla marca del Tridente sono andati tutti i primi quattro posti dinnanzi alla Porsche 1500 di Carlo Leto rallentato dopo il velocissimo inizio dalla inesatta gradazione termica delle candele.

Tra le 1100 entusiasmante la bella lotta tra Nobile e Gramegna che debuttava con la sua nuova OSCA e che sul finale riusciva a superare l'avversario in difficoltà col cambio anche per via d'un inopinato superamento di giri. Distanziati, gli altri due concorrenti della 1100, Foglietti ed il sempre appassionato Lietti.

Nella minore classe 750 la vittoria ha premiato la capacità di meccanico preparatore e di pilota del bravo Aquilino Branca che ha distanziato di un giro il suo più temibile avversario, il pur ottimo Rigamonti con la Dyna Panhard che ha preceduto a sua volta d'un giro Gariboldi giunto terzo con l'altra Moretti preparata e carrozzata da Branca, dinnanzi alle due Moretti ufficiali di Balzarini e Martoglio.

Alcune considerazioni si impongono ora in conclusione di questa breve cronaca e coinvolgono la tenuta delle nostre vetture.

Dei 142 iscritti una trentina hanno dovuto rinunciare prima ancora delle prove ma 109 hanno regolarmente punzonato e sono passati alle prove tenutesi nella giornata del 18 Marzo. Di questi ben 22 hanno rotto, poco o tanto, e non hanno potuto allinearsi alla partenza sicché la schiera degli effettivi protagonisti si è ridotta a 87 unità. Sono bastati 120 chilometri di gara per eliminare un buon terzo di questi partenti, percentuale che ci sembra troppo elevata per una prestazione del genere.

\* \* \*

Di solito non v'è più nulla da aggiungere al resoconto ed al commento di una gara dopo aver passato in rassegna le varie fasi della corsa, ma la «Scuderia Madunina» ha voluto riservare a tutti una gradita sorpresa, ha voluto procedere subito, mentre ancora i motori erano caldi ed i piloti delle ultime prove ancor unti in viso, alla premiazione sul campo e ne è sortita una cerimonia permeata di squisita sportività quale da tempo più non si assisteva.

Al collega Canestrini il compito di ricordare ai presenti, le figure di Bruno e Fofi Vigorelli caduti per i loro ideali patriottici, al Ministro Vigorelli il dolore di dover ringraziare per questo ricordo dei suoi adorati figlioli a cui ha unito Mario Alborghetti immolatosi per la sua passione sportiva e l'abbraccio dei due padri è stata la commossa risposta di Giuseppe Alborghetti agli organizzatori ed agli amici tutti del figliolo scomparso.

L'atmosfera si andava poi via via scaldando man mano che venivano chiamati i protagonisti della brillantissima giornata ed un lungo, sentitissimo applauso sottolineò la consegna a Sergio Mantovani dei premi vinti e come primo di classe e come miglior stilista tra i Turisti col massimo di voti mentre per lo Sport lo stesso premio andava a Azzurro Manzini.

Dal cielo sempre più grigio scesero le prime avvisaglie della imminente pioggia mentre la lunga colonna delle tante vetture andava sgranandosi per i viali dell'oramai buio Parco.

**FRANCO DEGLI UBERTI**

## LE CLASSIFICHE:

## CATEGORIA TURISMO

Classe fino a 750 cmc.

1. Filatori Umberto, *Dyna Panhard* 59'23"1, media km. 116.187; 2. Gianni Vittorio *Fiat* 600 (giri 19) 57'36"1 (1. sottocl. 650); 3. Frisullo A. *Fiat* 600, (g. 19) 58'24" (2 sottocl. 650); 4. Bricchetti G. *Dyna Panhard*, (g. 19) 58'36"3; 5. Beretta E. *Fiat* 600, (g. 18) 56'44"3 (3. sottocl. 650); 6. Scheon A. *Fiat* 600, (g. 18) 56'45"; 7. De Milano V. *Fiat* 600, (g. 19) 58'15"; 8. Prandoni O. *Fiat* 600, (g. 18) 58'15"1; 9. Moscatelli P., *Fiat* 600, (g. 17) 57'09"3; 10. Locatelli A., *Fiat* 600, (g. 17) 57'38"2; 11. Brugnoli F., *Fiat* 600, (g. 17) 57'44"1; 12. Fusarpoli A., *Fiat* 600, (g. 17) 59'26"2; 13. Capra A., *Fiat* 600, (g. 16) 56'39"3; 14. Missaglia L., *Fiat* 600, (g. 16) 56'39"3.

Giro più veloce: Filatori in 2'54"4, media Km. 118,421.  
Partiti 14, arrivati 14.

Classe oltre 750 fino 1300 cmc.

1. Ulrich Alberto, *Giulietta*, (giri 18) 48'18", media km. 128; 2. Marconi Ettore, *Fiat* 103 TV, (g. 18) 48'27"2; 3. Valerio Giancarlo, *Giulietta*, (g. 18) 48'54"2; 4. Crotti Luciano, *Giulietta*, (g. 18) 50'07"; 5. Colombi Mario, *Fiat* 103 TV, (g. 17) 48'04"; 6. Zaramella Angelo, *Fiat* 103 TV, (g. 17) 48'37"2; 7. Cosulich Giovanni, *Fiat* 103, (g. 17) 48'48"2; 8. D'Errico Franco, *Giulietta*, (g. 17) 49'21"4; 9. Lanzoni Rocco, *Fiat* 103 TV, (g. 17) 49'21"4; 10. Pittoni Carlo, *Fiat* 103, (g. 16) 48'34"1. Ritirati: Scrivanti Massimo, *Fiat* 103, (g. 15°); Nicosia Eraldo, *Lancia* A., (g. 14°); Pizzagalli Giacomo, *Fiat* 103, (g. 12°); Girolodi Vitale, *Fiat* 103, (g. 6°); Coppo Carlo, *Fiat* 103, (g. 2°); Facchinetti Mario, *Fiat* 103, (1° giro).

Giro più veloce: Ulrich in 2'37", media Km. 131,847.  
Partiti 16, arrivati 10.

Classe oltre 1300 cmc.

1. Pegaso, *Alfa* 1900, (giri 19) 45'29"2, media km. 144,097; 2. Leto Priolo Dore, *Alfa* 1900, (g. 19) 45'30"2; 3. Grassi Patrizio, *Alfa* 1900, (g. 18) 46'55"1; 4. Mantori Antonio, *Alfa* 1900, (g. 18) 47'04". Ritirati: Bonini Bruno, *Alfa* 1900 TI, (16°); Martinengo Franco, *Alfa* 1900 TI, (13°); Baghetti Giancarlo, *Alfa* 1900 TI, (13°); Zocchi R. Giancarlo, *Alfa* 1900 TI, (12°).

Giro più veloce: Pegaso in 2'17"2, media Km. 148,494.  
Partiti 8, arrivati 4.

Classe oltre 2000 fino a 2600 cmc.

1. Mantovani Sergio, *Lancia* 2500, (giri 20) 45'23"3, media Km. 152,004; 2. Canavese Luciano, *Lancia* 2500, (g. 20) 46'04"3; 3. Piotti Attilio, *Lancia* 2500, (g. 19) 46'50"2. Ritirati: Reggiani Duccio, *Lancia* 2500, (16°); Bertoia Gino, *Lancia* 2500, (12°); Moiola Giacomo, *Lancia* 2500, (3°).

Giro più veloce: Mantovani S. in 2,13", media Km. 155,639.  
Partiti 6, arrivati 3.

## GRUPPO GRAN TURISMO E TURISMO DI SERIE SPECIALE

Classe fino a 750 cmc.

1. Carini Enrico, *Fiat Zagato* 750, (giri 19) 56'39"1, media Km. 121,793; 2. Cappuccio Emanuele, *Dyna Panhard*, (g. 19) 57'16"2; 3. Balestra Giuseppe, *Renault* 750, (g. 19) 58'13"; 4. Gualco Francesco, *Fiat Abarth*, (g. 19) 58'23"4; 5. Gullotta Sante, *Renault* 750, (g. 18) 57'26"1.

Giro più veloce: Carini E. in 2'45", media Km. 124,849.  
Partiti 5, arrivati 5.

Classe fino a 1300 cmc.

1. Manfredini Corrado, *Fiat Siata Zagato* 1250, (giri 20) 48'02"3, media Km. 143,620; 2. Merlo Nino, *Fiat Zagato* 103, (g. 20) 49'34"1; 3. Alberti Gianni, *Fiat Siata Zagato*, (g. 19) 49'18"3; 4. Ceccaroni Giovanni, *Giulietta Sprint*, (g. 18) 48'14"1; 5. Fossati Antonio, *Giulietta Sprint*, (g. 18) 48'51"1; 6. Bassi Giorgio, *Fiat Farina* 1300, (g. 16) 48'12". Ritirati: Raimondi Luigi, *Alfa Giulietta Sprint*, (12°); Foglietti Ernesto, *Fiat Spider* 103, (9°); Scheidler Edoardo, *Alfa Giulietta Sprint*, (6°).

Giro più veloce: Manfredini C. in 2'20", media Km. 147,217.  
Partiti 9, arrivati 6.

Classe oltre 1300 fino a 2000 cmc.

1. Ribaldi Franco *Maserati* 45'12"3/5, media Km. 152,621; 2. Fabi Carlo *Fiat* 8 V 46'25"4/5; Pavoni Miro *Fiat* 8 V 46'54"; Jossipovich Erik *Fiat* 8 V (giri 19) 45'15"3/5; 5. Zanarotti Gastone *Fiat* 8 V (giri 19) 46'25"4/5. — Ritirati: Cornacchia Gibi *Maserati* (6); Ronzoni Giuliano *Alfa* 1900 S. (16); Leto di Priolo Massimo *Fiat* 8 V (8.); Lietti Mario *Fiat* 8 V (5.); Musso Giuseppe *Maserati* (10.).

Giro più veloce: Ribaldi Franco in 2'20"3/5, media Km. 159,722.  
Partiti 10, arrivati 5.

## CATEGORIA SPORT

Classe fino 750 cmc.

1. Branca Aquilino, *Moretti*, 42'21"2/5, media km. 138,466 (17 giri); 2. Rigamonti Giancarlo, *Dyna* P., 43'33"2/5 (17 giri); 3. Gariboldi Agostino, *Moretti*, 41'18"1/5 (16 giri); 4. Balzarini Giovanni, *Moretti*, 41'43"4/5 (16 giri); 5. Martoglio Renato, *Moretti*, 42'48"3/5 (15 giri); 6. Fracchioni Gino, *Stanguellini*, 42'48"4/5 (13 giri). Ritirato: Bricarello, *Moretti* (1.).



I due maggiori protagonisti della gara del Gruppo sport subito dopo la conclusione della loro cavalleresca battaglia sportiva: il romano Giuseppe Musso, vincitore, ed il milanese Azzurro Manzini (ancora col casco in testa) che gli è arrivato alle calcagna dopo un entusiasmante inseguimento condotto con audacia e stile tale da meritarsi anche la vittoria per lo « stile » per il gruppo Sport. Entrambi pilotavano le efficientissime Maserati 2000 come Scarlati e Garavaglia che li seguono nella classifica.

Giro più veloce: Branca Aquilina in 2'24"2/5, media km. 143,352.  
Partiti 7, arrivati 6.

Classe oltre 750 fino 1100 cmc.

1. Gramegna Luciano, *Osca* 1100, 42'27"3/5, media km. 154,380 (giri 19); 2. Nobile Luigi *Osca* 1100, 42'33"3/5 (giri 19); 3. Foglietti Ernesto, *Osca* 1100, 43'01"4/5 (giri 18); 4. Lietti Mario, *Stanguellini*, 41'13"3/5 (giri 17).

Giro più veloce: Gramegna Luciano in 2'10"3/5, media Km. 158,999.

Partiti 4, arrivati 4.

Classe oltre 1100 fino 2000 cmc.

1. Musso Giuseppe, *Maserati*, 41'03"1/5, media Km. 168,0; 2. Manzini Azzurro, *Maserati*, 41'05"3/5; 3. Scarlati Giorgio, *Maserati*, 41'11"1-5; 4. Garavaglia Amelio, *Maserati*, 42'21"1-5; 5. Leto Priolo Carlo, *Porsche*, 1500, 42'21"1/5; 6. Benzoni Angelo, *Ferrari*, 42'58"4/5. Ritirati: Guarducci Ottavio, *Ferrari* (16); Piotti Luigi, *Maserati* (7.).

Giro più veloce: Musso G. in 1'59", media Km. 173,950.

Partiti 6, arrivati 6.

Iscritti 142, punzonati 109, partiti 87, arrivati 63, ritirati 24.

CLASSIFICA « MIGLIOR STILISTA »  
PER L'ASSEGNAZIONE COPPA AUTOM. CLUB DI MILANO  
E PREMIO MARCHALL

Categoria Turismo

1. Mantovani S. p. 30; 2. Reggiani p. 28,5; 3. Manfredini C. p. 27; 4. Merlo N. p. 25,5; 5. Carini p. 24; 6. Martinengo p. 24; 7. Canavese p. 24; 8. « Pegaso » p. 21; 9. Moscatelli p. 21; 10. Leto Priolo M. p. 18.

Categoria Sport

1. Manzini A. p. 27; 2. Leto Priolo C. p. 25,5; 3. Musso p. 24; 4. Scarlati p. 24; 5. Rigamonti G. p. 21; 6. Branca p. 21; 7. Nobile L. p. 18; 8. Gramegna L. p. 18; 9. Foglietti E. p. 15; 10. Fracchioni G. p. 15.

La classifica delle Scuderie

1. Scuderia Madunina, (4 vittorie) p. 23. - 2. Scuderia Centro-Sud, (2 vittorie) p. 20. - 3. Scuderia Sant Ambroeus, (2 vittorie) p. 20. - 4. Scuderia Campidoglio, (1 vittoria) p. 12. - 5. Scuderia Ambrosiana, p. 12. - 6. Scuderia Janua, (2 vittorie) p. 11. - 7. Scuderia Autieri, p. 4. - 8. Scuderia Ital-France, p. 4. - 9. Scuderia Cangrande, p. 2. - 10. Scuderia Racing Club 19, p. 2. - 11. Scuderia Balestra, p. 1. - 12. Scuderia Quinto, Scuderia S. Giusteo, Scuderia Cremona.