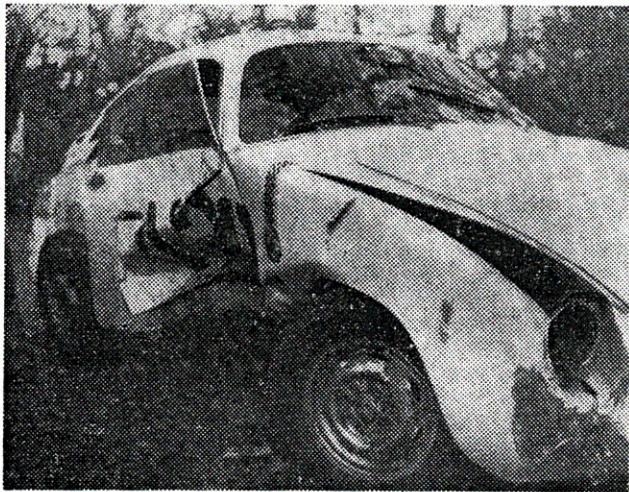
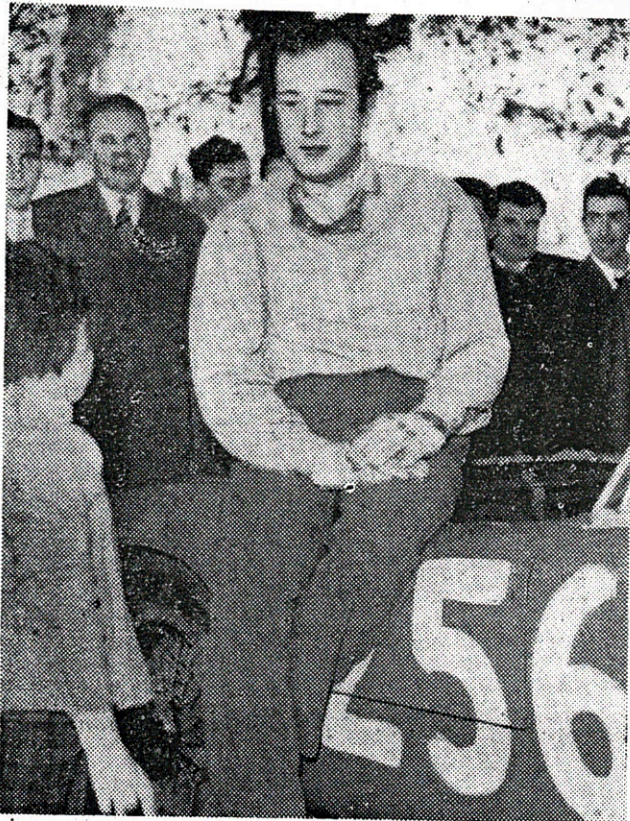


GLI SPORT DEL T

Migliorato da Munaron il record della Sassi-Superga



TORINO. — Gino Munaron (nella foto in alto poco prima del via) compiendo in 3'07"1 ad una media di poco inferiore ai 90 orari, la rapidissima salita che da Sassi porta a Superga ha battuto nettamente con la sua Ferrari Testa Rossa il vecchio record del 1953 (Paolo Cordero di Montezemolo su «CDMP 4200» in 3'42"1), e vinto da gran signore la nona edizione della «Corsa dei Colli torinesi».

La superiorità di Munaron, a suo agio sulla «Ferrari testa rossa 2000», si è manifestata fin dalle prime battute; poco oltre metà gara (esattamente dopo 2400 metri di corsa egli aveva già 8/10 di secondo (1'37" netti contro 1'37"8/10) di vantaggio su Luciano Mantovani e Franco Bordonio, in quel momento appaiati, i quali dove-

vano poi piazzarsi rispettivamente al 2. ed al 3. posto.

Con la eccezionale prova torinese il giovane Mantovani ha messo in luce le sue brillantissime qualità che lo hanno già segnalato nel corso della attuale stagione come la più valida speranza dell'automobilismo sportivo italiano. Le varie classi sono state vinte da Argenti (Fiat 600), Zimmerman (Giulietta berlina), «S. Bernardo» (Alfa 1900 TI), Cysinni (Abarth 750), Abate (Giulietta SV), Scarfotti (Fiat 8V), Rigamonti (Osca 750), Mantovani (Osca 1100), Balzarini (Osca 1500) e Munaron (Ferrari TR 2000).

(Nella foto in basso è visibile la 750 Abarth di Sante Brandi, uscita di strada senza conseguenze per il pilota che se l'è cavata con qualche escoriazione).

GUERRA FREDDA ALLE VISTE TRA VENTO DI FRONDA

Behra, Musso e Fangio "indipendenti", nel 1958? -

MODENA. — Il successo di Jean Behra su Maserati a Casablanca ha messo ancora in evidenza le possibilità del vecchio sei cilindri (al quale però erano state apportate delle modifiche) e la classe di Jean Behra che si è voluto prendere una bella rivincita a conclusione della convulsa stagione di formula una. Ci voleva veramente questo successo maseratista, per tante cose. Anche e soprattutto per convincere Behra che la Casa modenese ha ancora armi buone per difendere il suo titolo e poi per dimostrare che nella «équipe» maseratista di quest'anno non sono state fatte delle parzialità, come era parso di sentire vociferare.

Veramente anche noi avevamo avuto questa impressione e i brontolii del campione francese a Pescara e a Monza ci avevano lasciati perplessi. Poi era venuta la bella vittoria nel Gran Premio di Modena e il francese aveva cambiato umore; ma ecco il contrattacco della gara del «Salon» parigino a rendere nebulosa ancora la situazione. Behra era venuto a Modena e il suo incontro coi dirigenti di Via Ciro Menotti non era stato, per la verità, eccessivamente cordiale. Anzi ad alcuni amici, Behra, prima di partire per Casablanca, avrebbe senz'altro confidato la sua intenzione di lasciare la Maserati, Comunque la vittoria di Casablanca speriamo abbia chiarito le idee. Ma c'è oggi nel clan dei corridori una evidente aria di fronda. Abbiamo sempre sostenuto che chi rischia deve avere un trattamento adeguato e i corridori non si può dire che abbiano la vita facile come i... giocatori di calcio; tuttavia ora si sta delineando una situazione che diverrà a lungo andare insostenibile per i costruttori.

Avremo forse lo sfaldamento delle «équipes» in quanto, stuzzicati dalla lusinga partita da qualche parte, i piloti intendono autogovernarsi, vogliono rendersi indipendenti, affidandosi forse a dei procuratori i quali detteranno leggi e condizioni per conto dei loro amministratori volta per volta. Sapete già quello che fa Fangio; ebbene vi diremo che proprio un esponente della Maserati, tirando sommaria-mente i conti e accennando al campionato del mondo conquistato con Fangio, confessava di averne abbastanza. «Non sono mica il pozzo di San Patrizio!», ci ha detto con viva preoccupazione il nostro interlocutore. E probabilmente si riferiva alle esose richieste di Fangio.

Ricordiamo, del resto, che lo stesso ragionamento lo fece Ferrari l'anno seguente alla conquista del titolo mondiale con lo stesso Fangio, quando si trattò di riconfermare il campione del mondo che evidentemente aveva aumentato il suo «cachet». I corridori, dunque, corrono «a giornate» così come i cantanti cantano per «serate». Si capisce che le Case, essendo imbarcate in un campionato per difendere il loro primato e per essere ripagate almeno in parte dei tanti sacrifici col successo finale, debbono soggiacere a queste condizioni. C'è dunque aria di fronda e vi abbiamo già detto il perché. Behra e Schell sembra abbiano intenzione di fare come Fangio. Non pare siano di questo avviso Collins e Hawthorn i quali dovrebbero già essere vincolati a Ferrari sempreché vedano che a Maranello ci siano le macchine per vincere il campionato del mondo. I due inglesi, infatti, che nelle prove formula uno non hanno mai potuto puntare, con certa consistenza e continuità, al titolo si sentono fra i migliori corridori del momento e hanno pretese più tecniche che finanziarie; a meno che non cambino pare-

re. Lo seguirei... Behra... Comunque delle... più fra... Intanto che la... vuto se... due ma... re due... vo f. l... prima a... dell'ulti... terà di... quali s... lins e... bra ci s... Gran P... chiudere... sua per... E questo... rebbe... scrisse... Premio... volle m... partecip... della ca... una sola... ferenza... la confe... parte d... il 1958... Per qu... nezuela... sente. I... che cita... scorso n...

GIORNALISTI duramente impegnati

DEVANO: «E' una gara per giornalisti e signore, sarà senz'altro una cosa da ridere, una passeggiata». Difatti già dopo la prima tappa una valanga di penalità si era abbattuta sulla carovana dei rallymen e soltanto Ernesto Mezzabotta, colui che doveva poi vincere la gara, poteva vantare un magnifico «zero» all'attivo. Per la verità non si può dire che le difficoltà dei controlli orari, fossero eccessive. Ma al termine di ognuna delle due frazioni i concorrenti erano attesi dalla severissima prova di Vallelunga che soltanto Mezzabotta nella prima tappa e il sottoscritto nella seconda riuscivano a superare impunemente senza l'errore di un solo quinto di secondo.

Lungo il percorso invece le difficoltà non erano eccessive anche perché del ventilato controllo orario segreto nessuno ha avuto notizia.

La prima tappa è affrontata allegramente dai concorrenti ignari. Le cose sul principio sembrano facili. Sbagliare di un secondo e un quinto (scarto minimo per essere penalizzati) ai controlli non è impresa facile: bisogna volere (fortissimamente). L'errore per passare sulla linea bianca con un simile ritardo o anticipo. A Nettuno le cose vanno bene per la maggior parte dei concorrenti. Altret-

tanto dicasi na sedi del orario. A Monter programma tromarcia tmento mass Chi avvicina senza farla birilli vince. e del birilli. Ma i guai ga. La pista (gli operai) tre arriva i prendono di (l'ultima) ed

