

BIS DELLA "DOLOMITI,"

La "Stella Alpina,, a Gendebien-Mercedes

La ormai classicissima «Stella Alpina», questa gara che lanciata quasi immediatamente subito dopo la guerra, ha subito assunto un aspetto fondamentale del quadro dello sport automobilistico italiano e non solo italiano, divenendo addirittura capostipite di una tradizione importantissima e tenendo a battesimo un tipo di competizione che da allora ha preso il nome, si è ripetuta per una nona volta e particolarmente questo anno ha assunto un aspetto veramente importante.

Tutti conoscono le recenti tristi vicende che hanno portato l'automobilismo sportivo ad una crisi in tutto il mondo, crisi imprevedibile quando lo sviluppo del nostro sport aveva assunto delle proporzioni talmente vaste da essere quasi allarmanti, crisi forse derivata non solo dai tragici incidenti, ma proprio anche dal suo eccessivo e spesso incontrollabile sviluppo.

E' inevitabile che in avvenire, dal rogiolo in cui saranno sacrificate molte manifestazioni, emergeranno solamente quelle che presenteranno degli elementi tali da essere del tutto giustificate per la loro impostazione, per i loro meriti intrinseci. Fra queste indubbiamente è la «Stella Alpina» che appunto quest'anno, in cui stiamo tutti passando attraverso un momento di sfiducia e di dubbio, ha assunto il magnifico volto di un coraggioso atto di fede nella continuità del nostro sport e nella bontà della sua formula.

La «Stella Alpina» è sempre stata una gara tipicamente alpina e quindi, nella sua forma migliore che avevamo noi, l'essi auspicato dopo avervi partecipato nel 1949, una manifestazione dedicata alla salita, ossia alla conquista delle maggiori altitudini su per strade toruose e difficili, nel minimo tempo possibile.

Sono convinto che nell'inevitabile nuovo inquadramento che dovrà assumere lo sport automobilistico, le corse di salita debbano ritornare in auge e ritornare a quella popolarità che avevano un tempo. Infatti al contenuto altamente tecnico e purissimamente sportivo della gara in salita, rimane intatto ed insostituibile, lo ho sempre avuto una speciale predilezione per le gare di salita quando facevo dell'automobilismo militante. Indubbiamente in esse manca l'emozione immediata e la varietà di situazioni di una corsa in circuito, non esiste la lotta diretta, goitato a gomito con gli avversari, non si presenta quasi mai l'attimo in cui è necessario prendere una decisione i-

stantanea da cui può dipender l'esito della corsa o addirittura la vita.

Quando chi scrive cita cose già scritte da lui oppure ricorda fatti e sensazioni remote, confessa apertamente di essere fra i vecchi e i sopravvissuti, e questo è il caso mio quando, come in questa occasione, cito frasi scritte molti anni or sono, rievoco emozioni ed episodi vissuti intensamente nel passato. Le mie esperienze remote si chiamano Stelvio, Klausen, Giovi, Turbie, Friburgo Kesselberg, Susa-Moncenisio, Bernina, Gurnigel, Brunate, Vermicino, Trieste-Opicina, Sheeley, ecc., mentre quelle più recenti si collegano invece strettamente con i settori cronometrati della «Stella Alpina», gara che ricalca forme classiche.

Una corsa in circuito, nel suo svolgimento che necessariamente è assai più lungo di una corsa in salita, presenta sempre delle circostanze e delle possibilità imprevedibili nelle quali la prontezza di reazione, l'intuito, il caso oppure un elemento speciale, possono sovvertire delle situazioni scontate in antitipo.

La corsa in salita è invece un rapido avvenimento in cui non esiste un solo istante di tregua ed in cui uomo e macchina devono dare costantemente il 100 per cento delle proprie prestazioni senza possibilità di recuperare la benchè minima debolezza di un istante. Essa può essere paragonata ad una vera e propria equazione matematica. Da una parte sta l'incognita, la X per eccellenza, il tempo. Dall'altro lato sta il termine formato dal percorso, dalla macchina e dall'elemento uomo.

Il percorso è indubbiamente un elemento costante come pure la macchina portata al suo massimo limite di efficienza.

L'unica variabile è l'elemento uomo, questa Y da cui dipende la variazione del tempo! Qui non esistono termini estranei che vengono a turbare questa lineare formula della chiarezza algebrica, la quale dimostra quindi che, portata a termine la più scrupolosa preparazione della vettura, quel «quid» decisivo ed imponderabile dipende dalle doti di chi è al volante e che solo può dire l'ultima parola e stabilire l'estre-



Un gruppetto di protagonisti al termine della manifestazione trentina. Da sinistra, il conte Carati che alterna durante le ferie le corse automobilistiche alle partite di caccia grossa nel cuore dell'Africa, l'ottimo Soler Pantaloni che ha ben figurato con la Jaguar, il nostro Direttore, il torinese Gatta primo classificato tra gli italiani, il conte Fabregas secondo assoluto e l'inglese Burton.

mo limite fra le possibilità umane e l'irraggiungibile. Ecco dunque, in poche sintetiche parole, il contenuto veramente profondo e pieno di significati, della corsa in salita, prova di carattere quasi ascetico ed eminentemente personalistico.

Quest'anno la CSAI ha voluto titolare la Stella Alpina anche per il Trofeo della Montagna e se questa distinzione ne ha voluto forse accentuare il carattere di gara alpina, pure la riteniamo più deleteria che utile. La Stella Alpina non ha bisogno di ulteriori e dubbie valorizzazioni poichè essa è vitale nella sua essenza e l'aver avuto il titolo per il Trofeo della Montagna, ne ha alterato se mai la sua impostazione di base, appannandone lo aspetto turistico che la distingue dalle altre manifestazioni, permettendo infatti la disputa con il solo conduttore a bordo, e facendo una ibrida mistura di una gara di fondo e di misurato ardimento, con la tipica corsa in salita di cui abbiamo più sopra messo in luce peculiari caratteristiche.

A questo aggiungete lo squilibrio creatosi nella competizione dei vari titoli della montagna delle varie categorie e finalmente i commenti ironici di quanti dicono che per meriti... gerarchici Trento ha sempre avuto un posto di favore nel cuore della CSAI!....

A parte le malignità, la Stella Alpina rimane sempre quella magnifica gara che è e che non vorremmo alterata da orpelli inutili. Essa è stata questo anno ulteriormente perfezionata nei dettagli organizzativi, i suoi settori classici sono stati inquadrati in misure

più giuste e più adeguate al loro compito, tutta la macchina organizzativa è stata resa più efficace in base alle preziose esperienze del passato e la disputa più regolare con le partenze da fermo a tempo fisso.

L'organizzazione trentina si può proprio citare a modello. Il Presidente ing. Gaffuri ed il solerte e dinamico dottor Sciso, e tutti i loro collaboratori, quest'anno hanno superato se stessi.

Nuova ed appropriata la dislocazione del rettilineo di traguardo, e vicinissimo il parco chiuso. Il servizio stampa e informazioni è stato prontissimo e veramente sorprendente nella sua tempestività e precisione, in questo aiutato anche dall'impeccabile servizio di cronometraggio.

Un autobus era a disposizione dei concorrenti per tornare agli alberghi, uno a disposizione dei familiari e dei giornalisti, per recarsi anche in posti lontanissimi ad assistere ai passaggi nei settori cruciali.

Indovinato anche l'ordine di partenza secondo la classifica con gli indubbi ed evidenti vantaggi. I risultati sportivi ed organizzativi sono stati positivi al 100 per cento.

Inevitabile e chiara la vittoria delle belle « Mercedes » 300 SL che sono oggi le macchine limite della categoria.

Bella la difesa della Lancia-« Aurelia » di Gatta, emozionante la lotta conclusasi sul filo di lana, fra la Fiat 8-V e la Alfa Romeo « Super Sprint ». Buone ma non travolgenti le affermazioni delle Alfa Romeo « Giulietta » sprint al cui confronto ha brillato la Fiat-Zagato di Manfredini. Regolare la vittoria

delle Panhard dopo i temerari tentativi della Fiat 600 di Gianni, sempre ottime le prove delle Fiat « 103 » fra cui vi sono alcune vetture dalle prestazioni... fuori del comune se anche entro i limiti regolamentari, e così quelle delle Alfa Romeo T. I.

I concorrenti, alcuni di gran nome, hanno dato tutto il possibile ed hanno rivelato ottima preparazione. Quest'anno la partecipazione straniera è stata non solo vittoriosa, ma soprattutto significativa, varia e consistente.

Spagnoli, belgi, francesi ed inglesi sono rimasti entusiasti della formula e dell'accoglienza ed hanno promesso di ritornare in forze. La Stella Alpina sta evidentemente prendendo quota e potrà sostituire vantaggiosamente in avvenire delle altre manifestazioni fino ad oggi magari anche più famose, ma che l'accelerata evoluzione del nostro sport finirà inevitabilmente con il travolgere.

Si nota comunque una maturazione continua verso la perfezione che non è traguardo lontano e che è inutile nel seguito ognora crescente, nell'entusiasmo e nell'interesse che la « Stella Alpina » ha sempre portato con sé.

Non occorreranno norme inedite e regolamentazioni dettate dal panico per raggiungere il successo tecnico e sportivo il quale non può essere disgiunto da uno svolgimento regolare, in condizioni della massima sicurezza possibile e conciliabile con l'inevitabile rischio che si accompagna sempre alle più belle avventure ed alle maggiori conquiste dell'uomo.

GIOVANNI LURANI

Le quattro giornate di gara

La 9ª Stella Alpina ha dato ampia probante dimostrazione di essere realmente una gara ad alto livello tecnico-sportivo e completamente armonica a quei criteri di sicurezza dai quali non si può prescindere nelle gare automobilistiche su strada.

Il merito è contemporaneamente della formula base e dell'organizzazione, la prima perfetta fin dalla sua nascita, la seconda resa sempre più efficiente e completa ad ogni nuova edizione.

L'A. C. Trento, che, con la relativa modesta potenzialità derivante dal piccolo territorio sul quale agisce, è riuscito a raggiungere l'optimum del suo apparato organizzativo, completo anche nei minimi particolari, vede le sue fatiche coronate da risultati che si impongono all'attenzione dell'automobilismo italiano ed internazionale.

Non occorre essere degli indovini famosi, dopo la regolarizzazione voluta dalle disposizioni vigenti in materia sportiva, per pronosticare la vittoria delle Mercedes alla 9ª Stella Alpina. Per la prima volta piloti e macchine straniere si affermano in questa gara e se tale circostanza può da un lato rammaricarci, da un'altro ci dimostra chiaramente l'interesse che desta ovunque la bella manifestazione trentina.

Gendebien con la vittoria assoluta in questa gara ha aggiunto un importante pezzo alla sua già ricca collezione di vittorie.. 1° assoluto alla Liegi-Roma-Liegi, 1° assoluto alla Coppa d'oro Dolomiti, 2° assoluto alla Aosta-Gran San Bernardo, 2° di classe alla Mille Miglia. Ora il giovane belga passerà alla « Ferrari » ed ivi farà certo riparare delle sue imprese.

Non meno sensazionale il risultato ottenuto dal diretto antagonista del belga, ossia del capacissimo spagnolo Fabregas Bas che, pure con la Mercedes, ha conquistato il 2° posto assoluto in classifica generale ed il 1° assoluto nel tratto in salita di Madonna di Campiglio.

Ottimo il comportamento del noto Gatta, primo degli italiani e 5° assoluto su Lancia Aurelia.

Assai festeggiato l'anziano e capacissimo Rodenghi colla Fiat 8 V classificatosi 4° assoluto e 1° di classe.

Prima Giornata

L'itinerario della prima giornata della gara ha subito, nei confronti di quelle della precedente edizione qualche lieve modifica allo scopo di rendere la prova il più possibile sicura e nel contempo piacevole. Così, anziché iniziare con il tratto a cronometro Cardano-Costalunga, particolarmente difficile sia per tracciato come per fondo stradale, è stata preferita la salita al Passo di Rolle quale 1° tratto e il Lana-Palade quale secondo tratto. Più precisamente l'itinerario della prima giornata era: Trento-Primolano-Fiera di Primiero-Siror-Passo Rolle-Predazzo-Canazei-P. Sella-Ponte Gardena-Lana-Le Palade-Fondo-Trento, per complessivi Km. 344,200.

Nel primo tratto a cronometro, con le sue curve d'ogni tipo, con il sottofondo variabile e la pioggia si è classificato primo fra i concorrenti con macchine da turismo di serie normali — classe fino a 750 cc. — il noto Filatori con la sempre ottima Dyna Panhard. Al secondo posto è giunto il giovane promettentissimo genovese Gianni Vittorio colla Fiat 600, mentre Borghesio si è accontentato del 3° posto.

Fra le 1100 cc. di serie normali erano in lizza 24 Fiat 1100 e una Lancia Appia.

Ciolfi, il noto specialista in gare del genere, che da qualche tempo sta mietendo allori ovunque, non poteva cambiare rotta ed ha proseguito colle vittorie segnando il miglior tempo a Rolle (22'08"1).

Bene han corso Megnaschi, Morolli, Villotti, Zimmermann, De Sanctis.

Sfortunati il bresciano Lanzini, che presentatosi al traguardo di partenza con 2' di ritardo oltre la tolleranza non è stato

ammesso alla gara, e la gentile signorina Fachetti e Fravolini costretti al ritiro per guasti meccanici.

Nella classe oltre 1300 cc. erano in lizza 10 Alfa Romeo 1900 TI. Il giovane ed ottimo Buticchi reduce vittorioso da diverse altre gare, si è classificato 1° in ambedue i tratti a cronometro segnando 21'13"1 al Rolle e 13'42"1 alle Palade.

Di rilievo le prove di Lena, Colombo, Valerio, Cestelli Guidi, Martinengo.

Nel gruppo vetture di serie Gran Turismo — Classe fino a 1300 cc. — il noto Gianni Luciano su Alfa Giulietta Sprint si è imposto autorevolmente nei tratti a cronometro; a Rolle è giunto in 21'29"1 alla bella media di Km. 58,920.

Secondo è giunto Manfredini su Fiat 1100 Zagato.

Nella classe fino a 2000 cc. Rodenghi, dopo una lunga parentesi, ha vinto brillantemente colla Fiat 8 V.

Bene ha corso l'ottimo Fornasari della Scuderia S. Ambroeus su Alfa Romeo SS Zagato. Buon terzo è giunto lo sportivissimo spagnolo Conte Caralt colla Alfa Romeo SS. Seguono Toselli, Lubich, Pellegrini, Vasely, Poilucci attardato per noie meccaniche, Cornacchia, Zagato che ha lamentato una foratura proprio nella salita del Rolle e il noto vincitore della scorsa edizione della Stella Alpina, Crespi, che in seguito ad una collisione ha deciso di abbandonare la prova. Peccato!

Si sono anche ritirati per guasti Giambertone, Gorza e Tonolo.

Lotta ad oltranza fra le massime cilindrato. Il belga Gendebien con la sua magnifica Mercedes 300 SL, accompagnato dalla coraggiosa signorina Thirion, ha vinto il tratto a cronometro dando una chiara dimostrazione delle sue eccelse doti e naturalmente di quelle della portentosa Mercedes.

L'ottimo spagnolo Conte Fabregas, pure su Mercedes, si è classificato 2° dopo una gara magnifica ed entusiasmante, precedendo l'ottimo Gatta con la Lancia Aurelia che, pur essendo una macchina meravigliosa, è inferiore di cilindrato e di prestazioni nei confronti delle perfette vetture germaniche.

Al 4° posto è giunto il noto e bravissimo spagnolo Soler Pantaleoni con la Jaguar XK 120.

Nel secondo tratto a cronometro Gianni si impegna a fondo e si classifica 1° della classe fino a 750 cc. in 16'23"3 mentre Filatori passa all'11° posto causa una foratura. Secondo è il regolare Borghesio, 3° lo specialista francese Blanchard, 4° il campione trentino Tomasi, 5° Ferrari.

Fra le 1100 Mognaschi passa al primo posto in 14'39" e Ciolfi giunge 2°; De Sanctis è 3°, Villotti 4°. Seguono Morolli, Pizzagalli e altri 16 concorrenti. Fra questi il trentino Widmann, vittima di una affrettata preparazione della sua macchina è giunto fra gli ultimi ed ha pertanto desistito dal proseguire la gara.

Nella classe oltre 1300 cc. la vittoria è, come si disse, di Buticchi, al secondo posto passa Colombo, al 3° si classifica Valerio.

Nel gruppo vetture di serie G. T. è sempre capolista Gianni (3'54"). Secondo è Manfredini e 3° Carini che quest'anno corre con una normale e piuttosto sfruttata Porsche 1300 cc.

Nella classe fino a 2000 Fornasari ha la meglio su Rodenghi e Zagato. Belle pure le prove di Caralt e quella di Lubich. Poilucci in seguito ad una collisione, ha deciso di ritirarsi.

Fra le massime cilindrato rimangono immutate le posizioni dei due primi concorrenti: il belga segna 12'20" e lo spagnolo 13'06". Zampiero intanto incomincia a prender un po' di confidenza colla Mercedes e passa al 3° posto. Seguono Gatta, Bona, Soler, Croce e gli altri.

Ecco la classifica di classe dopo il 1° itinerario

GRUPPO VETTURE DA TURISMO DI SERIE NORMALI.

Classe fino a 750 cmc.: 1. Gianni Vittorio (Fiat 600) 40.26.4; 2. Borghesio Pier Carlo (Dyna Panhard) 40.36.4; 3. Blanchard André (Dyna Panhard) 41.44.1.

Classe oltre 750 e fino 1300 cmc.: 1. Ciolfi Luciano (Fiat 1100) 36.58.0; 2. Mognaschi Carlo (Fiat 1100) 37.01.1; 3. Villotti Luigi (Fiat 1100) 37.43.0.

Classe oltre 1300 cmc.: 1. Buticchi Albino (Alfa Romeo 1900 TI) 34.55.2; 2. Colombo Paolo (Alfa Romeo 1900 TI) 35.39.1; 3. Lena Paolo (Alfa Romeo 1900 TI) 35.47.3.

GRUPPO VETTURE DI SERIE GRAN TURISMO.

Classe fino a 1300 cmc.: 1. Gianni Luciano (Alfa Giulietta Sprint) 55.23.1; 2. Manfredini Corrado (Fiat 1100 Zagato) 36.26.1; 3. Carini Piero (Porsche 1300) 36.49.0.

Classe oltre 1300 fino a 2000 cmc.: 1. Fornasari Gigi (Alfa Romeo SS. Zagato) 33.24.2; 2. Rodenghi Fausto (Fiat 8 V) 33.31.2; 3. Caralt José (Alfa Romeo SS) 35.19.4.



Come già era accaduto alla Coppa delle Dolomiti la Mercedes ha iscritto il proprio nome nel libro d'oro della IX Stella Alpina. Il giovane belga Gendebien che vediamo accanto alla Signa Thirion, sua intrepida coequipier, ne è risultato ancora una volta il meraviglioso artefice.

Classe oltre 2000 cmc.: 1. Gendebien Olivier (Mercedes 300 SL) 32.26.1; 2. Fabregas Bas Salvador (Mercedes 300 SL) 33.18.1; 3. Gatta Ferdinando (Lancia Aurelia) 33.56.2.

Seconda Giornata

Anche la mattina del secondo giorno di gara, pioggia. Il percorso che i concorrenti dovevano compiere era il seguente: Trento-Rovereto-Riva-Sarce-Pinzolo-Carisolo-Madonna di Campiglio-Fondo-Passo Mendola-Cardano-Passo di Costalunga-Moena-Ora-Trento di Km. 344,200. I tratti a cronometro erano: Carisolo-Madonna di Campiglio di m. 11,900 e Cardano-Passo di Costalunga di Km. 26,8.

Il francese Blanchard fra le 750 cc. è stato il primo a Madonna di Campiglio in 10'26"3, mentre Borghesio è giunto 2°. Seguono Filatori, Gianni Brichetti, Russel Enri, Tomasi.

Nella classe 1100 Mognaschi è giunto davanti a Ciolfi, e De Sanctis è stato buon 3°. Buticchi è ancora 1° ma con soli 4/5 di vantaggio su Cestelli Guidi; il trentino Colombo che è giunto 3° precede in classifica Lena, Zocchi, Valerio e altri.

Gianni è salito in 8'55"3 davanti a Manfredini, Bricarello, Carini e gli altri.

Pizzi ha abbandonato la gara per un guasto al tergicristallo. Rodenghi giunge a Campiglio 1° con la sua efficiente Fiat 8 V mentre Fornasari passa al quarto posto in classifica; secondo è Toselli, 3° Zagato, 4° Caralt.

Sfortunato invece Cornacchia che ha dovuto abbandonare la gara per guasti.

Nella classe oltre 2000 cc. Fabregas segna il miglior tempo di classe ed assoluto. Il suo 7'47"2 ha del portantino, secondo è l'ottimo Gatta, 3° è Gendebien, 4° Soler, 5° Zampiero.

Kusat Pohl, causa un guasto alla frizione non ha preso il via. Nel 2° tratto a cronometro, il più lungo dei 7 previsti, Gianni ha segnato colla Fiat 600 il tempo di 23'04"2 al quale corrisponde la bella media di Km./h. 69,690.

Secondo per 3/5 è giunto Blanchard, 3° Tomasi. La signorina



Il romano De Sanctis, che ha accanitamente contrastato la vittoria di classe all'amico Ciolfi, transita da Passo Sella al volante della sua Fiat 1100, durante la 1ª giornata.

Pozzoli è costretta al ritiro per noie meccaniche e così Brichetti.

Ciolfi, in gran forma è giunto 1° anche in questo tratto, deciso a non cedere più. Il suo tempo è di 20'29".

Seguono il sempre ottimo De Sanctis, il bravo Villotti, Morrolli, Zimmermann e Taddei che guadagna terreno.

Mognaschi, dopo il suo brillante inizio è stato costretto a ritirarsi per un incidente stradale.

Nella gara delle Alfa Romeo 1900 Colombo ha battuto il suo più temibile rivale Buticchi; Lena è giunto 3°, Valerio 4° e Zocchi 5°.

Gianni coll'Alfa Giulietta Sprint è salito in 19'39", mentre Bricarello con pari macchina ha impiegato 1/5 di più. La media corrispondente è elevatissima: Km. 81,832.

Nella classe oltre 1300 fino a 2000 si registra un bel successo di Zagato che, colla sua Fiat 8 V segna 18'07"2.

Fornasari è giunto 2°, Rodenghi 3°. Buoni pure i tempi di Toselli e Caralt.

Gendebien è il più veloce in questo tratto e raggiunge la eccezionale media di Km. 92,325 orari, (17'25"2).

Secondo è sempre l'ottimo Fabregas (17'51"1), terzo Gatta e quarto Zampiero.

Ecco la classifica di classe dopo il 2° itinerario

GRUPPO VETTURE DA TURISMO DI SERIE NORMALI.

Classe fino a 750 cmc.: 1. Gianni Vittorio (Fiat 600) 1.14.12.1; 2. Borghesio Pier Carlo (Dyna Panhard) 1.15.00.1; 3. Blanchard André (Dyna Panhard) 1.15.15.4.

Classe oltre 750 fino a 1300 cmc.: 1. Ciolfi Luciano (Fiat 1100) 1.06.42.0; 2. De Sanctis Gino (Fiat 1100) 1.07.48.1; 3. Villotti Luigi (Fiat 1100) 1.07.54.4.

Classe oltre 1300 cmc.: 1. Buticchi Albino (Alfa Romeo 1900 TI) 1.03.03.2; 2. Colombo Paolo (Alfa Romeo 1900 TI) 1.03.49.2; 3. Lena Paolo (Alfa Romeo 1900 TI) 1.04.31.3.

GRUPPO VETTURE DI SERIE GRAN TURISMO.

Classe fino a 1300 cmc.: 1. Gianni Luciano (Alfa Giulietta Sprint) 1.03.57.4; 2. Bricarello Ezio (Alfa Giulietta Sprint) 1.05.31.2; 3. Manfredini Corrado (Fiat 1100 Zagato) 1.05.45.4.

Classe oltre 1300 fino a 2000 cmc.: 1. Fornasari Gigi (Alfa Romeo SS. Zagato) 59.59.3; 2. Rodenghi Fausto (Fiat 8 V) 1.00.30.1; 3. Caralt José (Alfa Romeo SS) 1.03.08.0.

Classe oltre 2000 cmc.: 1. Gendebien Olivier (Mercedes 300 SL) 57.51.3; 2. Fabregas Bas Salvador (Mercedes 300 SL) 58.36.4; 3. Gatta Ferdinando (Lancia Aurelia) 59.41.0.

Terza Giornata

Il 27 agosto è ritornato il bel tempo, così i 67 corridori rimasti in lizza hanno potuto gareggiare nella tappa più lunga e con il passo più alto, con maggiore tranquillità che nelle due precedenti.

L'itinerario, di 428 Km., toccava Bolzano-Appiano-Mendola-Palade-Merano-Silandro-Trafoi-Passo Stelvio (m. 2757)-Bormio-Tresenda-Edolo-Passo del Tonale-Malè-Cles-Denno-S. Michele e Trento. I tratti a cronometro si svolgevano fra Appiano e Mendola e fra Trafoi e Passo Stelvio.

Le posizioni, in genere, sono rimaste invariate, solo Gianni colla sua « 600 » ha dovuto cedere il passo alla « 750 » del suo diretto rivale Borghesio.

Il primo tratto a cronometro è stato peraltro vinto, fra le minime cilindrate, da Filatori in 14'24"3, il francese Blanchard è giunto 2. e Borghesio 3., mentre Gianni si è dovuto accontentare del 4. posto.

Nella classe oltre 750 cc. l'ordine di classifica è Ciolfi (13'12"2), De Sanctis, Villotti, Zimmermann, Mandrini, Morrolli, Buticchi è giunto alla Mendola in 12'31"4 e Colombo in 12.38"2.

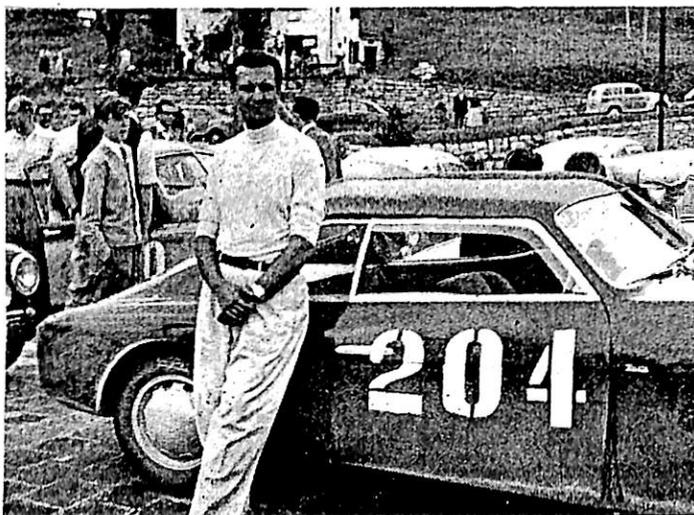
Nelle vetture Gran Turismo sono stati segnati i tempi di 12'43"2, 12'43"3, 12'56"3 rispettivamente da Gianni, Bricarello e Manfredini. Lotta ad oltranza quindi, ma nel tratto successivo solo Gianni ha la fortuna di conservare la sua posizione in classifica.

Rodenghi ha segnato un 12'00"2 davanti a Fornasari ed al sempre ottimo Zagato. Toselli, Caralt, Lubich, Vesely sono giunti nell'ordine tutti con buoni tempi.

Nella classe oltre 2000 è sempre in testa il belga Gendebien che segna il tempo di 11'24"2 (media 75,219) mentre lo spagnolo Fabregas conserva il suo brillante secondo posto. Gatta è 3., Zampiero 4.

Allo Stelvio è ancora Filatori il primo e Borghesio sempre regolare giunge 2., 3. è Blanchard, Gianni 4. e Tomasi 5.

Anche fra le 1100 le posizioni rimangono come nel precedente tratto. Ciolfi sale in 17'35"4, De Sanctis in 17'41", Villotti in 17'59"2. Morrolli ha migliorato la sua posizione e così Taddei e Volpi. Colombo ha battuto il suo implacabile rivale Buticchi, segnando il tempo di 16'41". Martinengo è 3., Lena 4., Cestelli 5.



A sinistra, Duccio Gatta che ha portato la Lancia 2500 G. T. al terzo posto assoluto. A destra, Fausto Rodenghi vincitore della classe fino a 2000 cc. su Fiat 8V Zagato.



A sinistra, Albino Buticchi impostosi con l'Alfa Romeo 1900 T. I. nella Turismo oltre 1300 cc. - A destra, Gianni Luciano s'intrattiene col Commissario Tecnico ing. Gerosa. Il giovane genovese, che si è aggiudicato 6 dei 7 tratti cronometrati in salita, non avrà rivali nella Gran Turismo fino a 1300 cc.

Gianni che ha segnato un 16'58", è seguito da Guidetti, Carini, che ha fatto miracoli colla *Porsche*, da Manfredini, Repetto, Fossati, Raimondi e dallo sfortunato Bricarello.

Rodenghi è ancora in testa, 2. è Zagato, 3. Fornasari, 4. Lubich, 5. Toselli, 6. Caralt, che ha lamentato una pericolosa pattinata.

Gendebien è salito in 15'50"1 ossia alla media di Km. 60,997. Fabregas ha corso pure magnificamente conservando il 2. posto, 3. è giunto Zampiero. Seguono Gatta, Bona, Burton, Croce ed altri.

Ecco la classifica di classe dopo il 3° itinerario

GRUPPO VETTURE DA TURISMO DI SERIE NORMALI.

Classe fino a 750 cmc.: 1. Borghesio Pier Carlo (*Dyna Panhard*) 1.48.16.0; 2. Gianni Vittorio (*Fiat 600*) 1.48.19.2; 3. Blanchard André (*Dyna Panhard*) 1.48.33.0.

Classe oltre 750 fino a 1300 cmc.: 1. Ciolfi Luciano (*Fiat 1100*) 1.37.29.4; 2. De Sanctis Gino (*Fiat 1100*) 1.38.45.2; 3. Villotti Luigi (*Fiat 1100*) 1.39.20.0.

Classe oltre 1300 cmc.: 1. Buticchi Albino (*Alfa Romeo 1900*) 1.32'19"4; 2. Colombo Paolo (*Alfa Romeo 1900 TI*) 1.33'08"4; 3. Lena Paolo (*Alfa Romeo 1900 TI*) 1.35'10"0.

GRUPPO VETTURE DI SERIE GRAN TURISMO

Classe fino a 1300 cmc.: 1. Gianni Luciano (*Alfa Giulietta Sprint*) 1.33'39"1; 2. Manfredini Corrado (*Fiat 1100 Zagato*) 1.36'56"1; 3. Carini Piero (*Porsche 1300*) 1.37'56"1.

Classe oltre 1300 fino a 2000 cmc.: 1. Fornasari Gigi (*Alfa Romeo SS Zagato*) 1.28'25"1; 2. Rodenghi Fausto (*Fiat 8 V Zagato*) 1.28'35"3; 3. Toselli Miro (*Fiat 8 V Zagato*) 1.32'58"3.

Classe oltre 2000 cmc.: 1. Gendebien Olivier (*Mercedes 300 SL*) 1.25'06"1; 2. Fabregas Bas Salvador (*Mercedes 300 SL*) 1.26'26"1; 3. Gatta Ferdinando (*Lancia Aurelia Zagato*) 1.27'48"3.

Quarta Giornata

Il Bondone, l'ultima fatica dei 64 superstiti, è stata una gara magnifica sia per il tempo splendido sia per l'entusiasmo della grandissima folla scaglionata lungo tutti i 13 Km del percorso.

Non tutti i corridori si sono però impegnati a fondo poiché chi era già in testa alla classifica con un distacco anche solo di qualche ventina di secondi non ha creduto di arrischiare e compromettere il risultato finale. Chi invece poteva migliorare la propria posizione dopo quest'ultima gara, ha forzato al massimo. Così Rodenghi che era staccato di 10"2/5 da Fornasari ha tentato ed è riuscito ad avere ragione sul suo valorosissimo rivale.

Anche Zampiero voleva far qualche cosa in casa sua ed ha battuto il precedente record (conseguito da Colombo il 17-4-'55 in 10'56"7) giungendo a Vaneze in 10'51"4 alla media di 70,144 Km. orari.

Rammerteremo, a titolo di cronaca, che il migliore alla Stella

Alpina 1954 nel tratto in questione è stato il trentino Tommasi in 11'22"5.

Blanchard è stato il più veloce fra i concorrenti della classe fino a 750 cc. con il tempo di 13'19"1; Borghesio si è accontentato del 2° posto e tuttavia è riuscito a mantenersi 1.º in classifica di classe dopo il 4° itinerario.

Terzo si è classificato Filatori che se avesse avuto maggior fortuna alle Palade avrebbe certo meglio figurato in classifica finale.

Il trentino Tomasi è stato primo fra le «600» nell'ottimo tempo di 13'48".

Ciolfi con la sua ottima *Fiat 1100 TV* si è classificato primo anche al Bondone col tempo di 12'37"4.

Ottime le prove di Zimmermann e di De Sanctis giunti con 1/5 di distacco. Seguono il bravo Romanini, il noto Morolli, Mandrini, Taddei.

Villotti è stato vittima di un incidente al penultimo tornante della salita: ha sbandato, urtato un muretto, si è capovolto. Non si fatto però un graffio. Ha rimesso la macchina in strada ed è giunto al traguardo fra gli applausi dei tifosi trentini.

Buone le affermazioni di Alquati, Colombi, Castagna, Ciffarelli, e Compostella.

Lena è stato il migliore fra i concorrenti su *Alfa Romeo 1900* con il tempo di 11'59"3.

Secondo è giunto Martinengo, mentre Buticchi, sicuro della sua posizione non ha forzato ed è giurito 3°.

Il noto trentino Colombo è stato vittima di un guasto al cambio verso il termine della salita e non riuscendo ad innescare



Fabregas (a destra) e Caralt (a sinistra), i due magnifici portacolori spagnoli.

altre marce ha percorso gli ultimi km. di strada a marcia indietro, tagliando in tale inusitata maniera il traguardo. Così l'ottimo corridore della scuderia trentina dal secondo posto in classifica è finito al 6°.

Fra le Gran Turismo ha vinto Bricarello in 12'07"2, al secondo posto si è classificato Manfredini, al terzo Repetto, mentre Gianni, vinti tutti i precedenti tratti a cronometro, non s'è impegnato ed è giunto al traguardo di Bondone 4°.

Significativa la vittoria del biellese Bricarello che non ha avuto fortuna nelle altre giornate. Buona la prova di Manfredini che risulta 2° pure in classifica generale.

Carini non ha trovato una giornata brillantissima, altrimenti si sarebbe impegnato più a fondo, migliorando la sua già buona posizione in classifica di classe.

Rodenghi, come si disse ha risolto al Bondone la serrata lotta ingaggiata coll'ottimo Fornasari.

Zagato è giunto 3., Caralt 4., Toselli 5. e Lubich, con una paurosa sbandata presso il traguardo, 6.

Fra le maggiori cilindrato, trionfo di Zampiero, come si disse. Siamo convinti che con la Mercedes l'irruente ed appassionato trentino si saprà imporre.

In questa gara pure Fabregas ha battuto il precedente record giungendo a Vaneze in 10'52"1, vale a dire a 2/5 dal vincitore; basterebbe questa affermazione per definire superlativo il comportamento del forte Fabregas il quale non conosceva certo il percorso come la quasi totalità dei piloti in gara.

I tre corridori della Scuderia Barcellona, sono tutti giunti bene al traguardo e si sono dichiarati particolarmente contenti di avere aderito allo invito fatto loro dal nostro Conte Lurani.

Gendebien è giunto 3. ma pur sempre con un tempo assai basso (10'59"1).

Gatta si è classificato 4. al Bondone, 3. di classe ed assoluto nonché primo degli italiani.

Soler Pantaleoni con la Jaguar, macchina certo inferiore per prestazioni alle Mercedes, ha corso assai bene classificandosi 5. Buone le prove di Cacciari, Bona, Croce e dell'inglese Burton, pure entusiasta della Stella Alpina.

Dalla somma dei tempi impiegati da ciascun concorrente a compiere i 7 tratti a cronometro (Km. 120,500 dislivello superato m. 781) è risultata la classifica di classe e quella generale che pubblichiamo al termine di queste note.

La sera di domenica 28 u. s. Autorità, Corridori ed Organizzatori si sono riuniti nel salone della nuova Sede dell'A.C. per la premiazione.

La premiazione alla quale sono intervenute le maggiori personalità è avvenuta fra il generale entusiasmo e con il caratteristico tratto di signorilità, ormai tradizionale all'A.C. Trento che, sotto la sicura guida del Presidente ing. Gaffuri e dell'infaticabile direttore Dott. Sciso, marcia verso sempre maggiori affermazioni.

Ricordiamo a proposito che i precitati sportivi, oltre agli onerosi incarichi permanenti, rivestivano, nel comitato della Stella Alpina, le due più importanti cariche; l'ing. Gaffuri era Presidente del Comitato Organizzatore ed il Dott. Sciso Direttore di Corsa.

(Foto Grosselli)

EZIO DE TISI

Classifica finale per classi

GRUPPO VETTURE DA TURISMO DI SERIE NORMALI.

Classe fino a 750 cmc.: 1. Borghesio Pier Carlo (Dyna Panhard) 2.01.48.0; 2. Blanchard André (Dyna Panhard) 2.01.52.1; 3. Gianni Vittorio (Fiat 600) 2.03.59.2; 4. Tomasi Mario (Fiat 600) 2.04.45.4;

5. Filatori Umberto (Dyna Panhard) 2.05.23.3; 6. Russel Enri (Dyna Panhard) 2.07.09.3; 7. Capelli Ovidio (Fiat 600) 2.12.05.3; 8. Moggio Roberto (Fiat 600) 2.14.45.1; 9. Wiel Isidoro (Fiat 600) 2.24.26.0.

Classe oltre 750 fino a 1300 cmc.: 1. Ciolfi Luciano (Fiat 1100) 1.50.07.3; 2. De Sanctis Gino (Fiat 1100) 1.51.26.4; 3. Villotti Luigi (Fiat 1100) 1.52.42.2; Morolli Olinto (Fiat 1100) 1.53.28.2; 5. Zimmermann Carlo (Fiat 1100) 1.54.07.0; 6. Romani Rinaldo (Fiat 1100) 1.55.36.4; 7. Taddei Fausto (Fiat 1100) 1.56.11.3; 8. Mandrini Ersilio (Fiat 1100) 1.56.30.3; 9. «Kammamuri» (Fiat 1100) 1.57.10.4; 10. Colonna Fabio (Fiat 1100) 1.57.41.4; 11. Castagna Arrigo (Fiat 1100) 1.57.43.4; 12. Alquati Stefano (Fiat 1100) 1.57.51.3; 13. Cifarelli Giovanni (Fiat 1100) 1.57.57.2; 14. Colombi Mario (Fiat 1100) 2.01.59.4; 15. Capra Girolamo (Fiat 1100) 2.07.39.4; 16. Compostella Faustino (Fiat 1100) 2.10.14.2; 17. Marini Lucio (Fiat 1100) 2.10.21.1; 18. Volpi Daniele (Lancia Appia) 2.15.44.1; 19. Bellini Adolfo (Fiat 1100) 2.24.58.1.

Classe oltre 1300 cmc.: 1. Buticchi Albino (Alfa Romeo 1900 TI) 1.44.30.4; 2. Lena Paolo (Alfa Romeo 1900 TI) 1.47.09.3; 3. Martinengo Franco (Alfa Romeo 1900 TI) 1.48.00.4; 4. Cestelli Guidi Guido (Alfa Romeo 1900 TI) 1.49.46.2; 5. Zocchi Romazzi Aless. (Alfa Romeo 1900 TI) 1.50.37.2; 6. Colombo Paolo (Alfa Romeo 1900 TI) 1.51.52.2; 7. Concaro Franco (Alfa Romeo 1900 TI) 1.53.51.4; 8. Repetto Mario (Alfa Romeo 1900 TI) 1.56.17.0; 9. Valerio Giancarlo (Alfa Romeo 1900 TI) 1.57.01.1.

GRUPPO VETTURE DI SERIE GRAN TURISMO.

Classe fino a 1300 cmc.: 1. Gianni Luciano (Alfa Giulietta Sprint) 1.46.07.2; 2. Manfredini Corrado (Fiat 1100 Zagato) 1.48.53.2; 3. Carini Piero (Porsche 1300) 1.50.56.4; 4. Fossati Antonio (Alfa Giulietta Sprint) 1.52.16.3; 5. Repetto Rinaldo (Alfa Giulietta Sprint) 1.52.52.0; 6. Guidetti Carlo (Alfa Giulietta Sprint) 1.52.55.2; 7. Raimondi Luigi (Alfa Giulietta Sprint) 1.55.52.3; 8. Bricarello Ezio (Alfa Giulietta Sprint) 1.59.48.4.

Classe oltre 1300 fino a 2000 cmc.: 1. Rodenghi Fausto (Fiat 8 V Zagato) 1.39.43.4; 2. Fornasari Gigi (Alfa Romeo SS Zagato) 1.39.45.0; 3. Toselli Miro (Fiat 8 V Zagato) 1.44.53.0; 4. Caralt José (Alfa Romeo SS) 1.45.44.4; 5. Lubich Mariano (Porsche 1500) 1.46.55.2; 6. Zagato Elio (Fiat 8 V Zagato) 1.48.32.0.

Classe oltre 2000 cmc.: 1. Gendebien Olivier (Mercedes 300 SL) 1.36.05.2; 2. Fabregas Bas Salvador (Mercedes 300 SL) 1.37.18.2; 3. Gatta Ferdinando (Lancia Aurelia) 1.39.15.1; 4. Zampiero Armando (Mercedes 300 SL) 1.39.47.2; 5. Croce Carlo (Lancia Aurelia) 1.43.12.0; 6. Soler Pantaleoni Miguel (Jaguar XK 120) 1.43.45.2; 7. Bona Plinio (Lancia Aurelia) 1.45.13.3; 8. Burton Arnold James (Jaguar XK 120) 1.45.44.3; 9. Cacciari Alberico (Mercedes 300 SL) 1.49.27.1; 10. Finzi Adolfo (Lancia Aurelia) 1.49.41.2.

Classifica generale assoluta

1. Gendebien Olivier (Mercedes 300 SL) 1.36.05.2; 2. Fabregas Bas Salvador (Mercedes 300 SL) 1.37.18.2; 3. Gatta Ferdinando (Lancia Aurelia) 1.39.15.1; 4. Rodenghi Fausto (Fiat 8 V) 1.39.43.4; 5. Fornasari Gigi (Alfa Romeo SS Zagato) 1.39.45.0; 6. Zampiero Armando (Mercedes 300 SL) 1.39.47.2; 7. Croce Carlo (Lancia Aurelia) 1.43.12.0; 8. Soler Pantaleoni Miguel (Jaguar XK 120) 1.43.45.2; 9. Buticchi Albino (Alfa Romeo 1900 TI) 1.44.30.4; 10. Toselli Miro (Fiat 8 V Zagato) 1.44.53.0; 11. Bona Plinio (Lancia Aurelia) 1.45.13.3; 12. Burton Arnold James (Jaguar XK 120) 1.45.44.3; 13. Caralt José (Alfa Romeo SS) 1.45.44.4; 14. Gianni Luciano (Alfa Giulietta Sprint) 1.46.07.2; 15. Lubich Mariano (Porsche 1500) 1.46.55.2; 16. Lena Paolo (Alfa Romeo 1900 TI) 1.47.09.3; 17. Martinengo Franco (Alfa Romeo 1900 TI) 1.48.00.4; 18. Zagato Elio (Fiat 8 V Zagato) 1.48.32.0; 19. Manfredini Corrado (Fiat 1100 Zagato) 1.48.53.2; 20. Cacciari Alberico (Mercedes 300 SL) 1.49.27.1.



King George IV

OLD SCOTCH WHISKY

THE DISTILLERS AGENCY LTD. · EDINBURGH

