

# Il Primo Trofeo Turistico di Roma disputato con entusiasmo dagli sportivi romani

Quando i dirigenti dell'Ufficio sportivo dell'A. C. Roma si decisero a proporre al Consiglio direttivo dell'ente la organizzazione di un Giro turistico della Provincia di Roma per il 22 aprile, gara automobilistica di regolarità, non immaginavano certo che la manifestazione avrebbe avuto quel successo di adesioni poi registrato con la iscrizione — senza quasi pubblicità — di una novantina di soci tra cui non mancavano nomi di rilievo in campo sportivo automobilistico come possono considerarsi quelli di Taruffi, Franco Venturi, Bornigia, Ferraguti, Mancini, Dei, Leonardi ecc.

Sono state le caratteristiche della corsa, avente lo scopo di incrementare il turismo di massa e valorizzare le zone turistiche della Provincia di Roma, ad invogliare tanti soci alla partecipazione. E sarebbero stati di più se per i numerosi « convinti » dell'ultimo momento non fossero sorti gli ostacoli dei patentini internazionali. Molte signore si sono presentate pure alla partenza e, forti della loro qualifica di « concorrente » che dava diritto a dei premi speciali, non hanno ammesso storie dal loro partner rimanendo alla guida per almeno metà dei 547 Km. del percorso.

Quest'ultimo si snodava tutto intorno a Roma diviso in tre settori. Il primo serviva a fissare la media. Sulle belle strade che da Roma conducono a Civitavecchia, Fregene, Ostia i concorrenti con le macchine fino a 750 cmc. avrebbero dovuto tenere una media non inferiore ai 40 Km. orari mentre quelli con macchine superiori ai 750 cmc. una media minima di 48 Km. orari. Naturalmente la facilità del primo tratto ha invogliato molti a pigiare più del lecito sull'acceleratore ed hanno fatto i conti di ciò negli altri 2 tratti, nei quali doveva essere mantenuta la stessa media del primo tratto. Quindi molti per strade più difficili e in zone anche montagnose come in

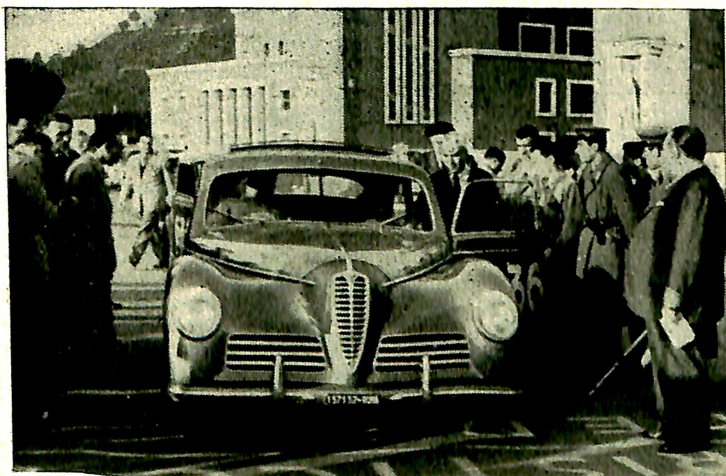
quelle di Subiaco sono stati costretti ad andare abbastanza « allegri » per rimanere in media.

Come si sa per le corse di regolarità c'è poco da dire. Ogni concorrente fa la sua corsa dopo che la starter ha dato il via (nel nostro caso dal Foro Italico dalle 5 fin verso le 8 del mattino) e al tavolino dei cronometristi soltanto sarà poi possibile ricostruire le vicende della « gara a tempo ». Per quel che riguarda la corsa romana diremo che degli 86 iscritti, 81 hanno preso la partenza ed in 79 si sono presentati al traguardo. Due soli non han-

no terminato: Della Vecchia che ha coppedato senza danni notevoli ed il noto comico milanese Tino Scotti (il quale si trova a Roma per girare un film), che mentre era « lanciato » sulle piste del suo tempo-media perdutosi — dicono i maligni — nel corso di una allegra bicchierata prima di Olevano (come vuole la prassi di un perfetto turista), veniva investito da un allegrissimo giovane con una 1100. La 1400 marrone-avana del « Cavaliere » non riportava danni seri se non al paraurti posteriore ma la discussione che ne seguiva faceva naufragare la tabel-



Il Barone Lazzaroni dà la partenza alla coppia Lafragola - Testa su Fiat 500-C giardiniera che le prime classifiche indicano quale vincitrice assoluta.



A sinistra un equipaggio illustre alla partenza: la coppia Taruffi-Venturi. A destra, anche l'attore comico milanese Tino Scotti ha voluto cimentarsi nel Trofeo Turistico di Roma.

la di marcia e perdere al pilota la bus-sola del tempo massimo.

Gli arrivi cominciavano a Caracalla verso le 15 del pomeriggio e si protrae-vano fino alle 19. Ma i primi risultati venivano conosciuti solo verso la una di notte nel corso del trattenimento of-ferto nei bei saloni di Villa Grazioli dall'A. C. Roma. Ma erano notizie tan-to ufficiose che quelli che sarebbero dovuti essere i vincitori risultavano poi quindicesimi. Il lunedì soltanto si cominciavano ad avere dati più preci-si che davano vincitrice la coppia La-fragola-Testa su *Fiat* 500 con un coef-ficiente di penalità di 1,6, equivalente a circa 8 metri di deficienza nella me-dia. Per trovare qualche nome non di neofita bisogna scorrere dal terzo po-sto (De Santis) al 25. (Raffaelli), 31. (Leonardi-Ferraguti), 36. (Venturi-Ta-ruffi). Ma non si deve credere che gli scarti siano stati eccessivi. Gli errori orari si aggirano sul minuti quasi per tutti. Sembra nulla ma in effetti è sta-to tanto.

Tutto sommato dal punto di vista a-gonistico, di partecipazione e di inter-esse del pubblico nei centri attraversati (in un Paese il Sindaco ha pres-enziato ai passaggi alla testa dei suoi villici nella piazza principale) tutto perciò è andato nel migliore dei modi e l'on. Foderaro, Commissario Straor-dinario dell'A. C. Roma, ha tenuto a ringraziare, nel suo discorso durante il ricevimento della domenica sera, tutti ed a confermare che mercè l'ac-cordo del suo sodalizio con l'Ente Tu-rismo provinciale l'anno venturo la corsa si ripeterà, ed a più largo re-spiro.

Dal punto di vista organizzativo tut-ti pure hanno fatto del loro meglio: dal direttore di corsa Barone Lazzaro-ni, ai Commissari Sportivi Valentini, Loreto, Formentini, Amendola, De Mi-nicis, al Presidente Bettola ed al Vice

Pres. Garettoni della Commissione Sportiva. Unico neo i cronometristi. Comprendiamo le loro necessità ma non si capisce come, per stillare una classifica, abbiano impiegato tanto e per di più dopo quattro giorni non e-rano ancora reperibili i tempi parziali dei vari settori. E poi molti concorren-ti ci assicurano che anche i conteggi non sono stati precisi. Ad Olevano (Controllo orario - fine 2° settore) ad-dirittura il cronometro ufficiale avreb-be « sgarrato » di un minuto. Tutti ce l'hanno con quel minuto. Per almeno trenta partecipanti — lo dicono loro — sarebbe stato fatale. Anche se non è proprio così, qualche erronea valuta-zione c'è stata e di una siamo stati te-stimoni.

#### MARCELLO SABBATINI.

La classifica generale ufficiosa:

1) Lafragola - Testa *Fiat* 500; 2. De Felice - Merli *Fiat* 500; 3. De Sanctis - Valentini *Fiat* 500; 4. Zonchello - Amendola *Fiat* 500; 5. Vitali - Turrini *Ardea* 900; 6. De Marchi - Gatta *Fiat* 500 7. Zantonelli - Ambrosini *Fiat* 1100; 8. Superti - Superti *Fiat* 500; 9. Ivella - Ivella *Fiat* 1100; 10. Bianchi G. - Frediani *Alfa* 2500; 11) Gambar-della - Castelli *Ardea* 900; 12. Vivaldi - Tirelli *Fiat* 500; 13. Romeo - Romeo *Fiat* 1100; 14. Rivola - Clementi *Fiat* 500; 15. Cagli - Goldkmid *Fiat* 1100; 16. Della Scala - Testa *Fiat* 500; 17. Leo-nardi - Schollosser *Cadillac* 5000; 18. Mancini - Procaccia *Aprilia*; 19. Ca-stelnuovo - Balsamini *Fiat* 500; 20. Sonnino Petriccione *Fiat* 500; 21. Mi-gliorini - Mannelli *Fiat* 1100; 22. Mat-teucci - Faida *Fiat* 1100; 23. Marzano - Ciaccheri *Aprilia* 1500; 24. Giliberti - Landucci *Fiat* 500; 25. Raffaelli - De Seta *Fiat* 500; 26. Leonardi - Maggi *B.M.W.*; 27. Rovere - Casella *Aprilia* 1500; 28. Bianchi G - Amici *Fiat* 1100; 29. Bertellini - Stopponi *Fiat* 500; 30.

Re David - Bottaliga *Fiat* 500; 31. Leo-nardi - Ferraguti *Fiat* 1400; 32. Trecca - Benvenuti *Fiat* 500; 33. Einibaldi - Ciolfi *Fiat* 1400; 34. Ciucci - Scarlatti *Aprilia* 1500; 35. Cinti - De Angelis *Fiat* 500; 36. Taruffi - Venturi *Alfa* 2500; 37. Rossini - Amadeo *Fiat* 500; 38. Tuccimei - Ferretti *Fiat* 500; 39. Monaco - Menghini *Fiat* 1400; 40. Ca-sularo - Anselmi *Alfa* 2300; 41. Guccione - Scognamiglio *Augusta* 1100; 42. Vitale - Pellegrini *Fiat* 500; 43. Coluc-ci - Franciosini *Fiat* 1100; 44. Capua-no - Caracciolo *Fiat* 500; 45. Morettini - Santucci *Fiat* 500; 46. Dei - Favre *Ardea* 900; 47. Andreucci - Serafini *Fiat* 1400; 48. Radiconcini - Liberali *Aprilia* 1350; 49) Kisnu - Favetto *Alfa* 2500; 50. Siniscalchi - Benedettelli *Fiat* 500; 51. Scandale - D'Angelantonio *Fiat* 500; 52. Amadei - Pomes *Fiat* 500; 53. Arduini - Stocchi *Fiat* 1400; 54. Pa-squini *Alfa* 2500; 55. Ruffini - Cargiul-lo *Fiat* 500; 56. Congedo - Melaragno *Fiat* 500; 57. Cestelli - Cestelli *Alfa* 2500; 58. Vita - Migliorati *Fiat* 500; 59. Bianchi - Andreucci *Fiat* 500; 60. Maiucchi - Marchesi *Fiat* 1500; 61. Bornigia - Giaccafava *Studebaker* 2750; 62. Giacchetti - Riccardi *Fiat* 500; 63. Theodoli - Theodoli *Fiat* 500; 64. Ferretti - Pelosini *Fiat* 1100; 65. Bronner - Giuliani *Aprilia* 1500; 66. Morichetti - Ambrosio *Fiat* 1100; 67. Franceschetti - Cella *Fiat* 1400; 68. Fi-lo - Rosati *Alfa* 2500; 69. Marini - Ca-tenacci *Ardea*; 70. Buzzetti - Buzzetti *Fiat* 1100; 71. Rivola - Paolicelli *Fiat* 500; 72. Berlinghieri - Gallori *Fiat* 1100; 73. Giannelli - Radicella *Fiat* 500; 74. Coletti - Perucca *Aprilia* 1500; 75. Boeri - Boeri *Fiat* 1100; 76. Maria-ni - Tani *Fiat* 1400; 77. Peppicelli - De Barco *Fiat* 1100; 78. Linuzzi - Fio-ri *Alfa* 2800; 79. Bianchi - Andrei *Fiat* 1100.

Numero dei concorrenti partiti 81. Ritirati n. 2 - Arrivati 79.

## Il Gran Premio di Svizzera

(Continuazione da pag. 67)

neggevolezza e minore alterazione delle condizioni di sospen-sione a vuoto ed a pieno. L'*Alfa* di Farina, apparsa stabilis-sima a pieno carico e capace di tenere il ritmo di quella di Fangio, è invece apparsa alquanto instabile a vuoto.

Le *Ferrari* non hanno dimostrato pecche di assetto nè a vuoto nè a pieno e questo è anche dovuto al consumo molto inferiore dei motori aspirati. Il 4500 cc. di *Ferrari* consumava infatti meno della metà dei 1500 cc. sovralimentati *Alfa Romeo*.

Dal lato tecnico non si possono quindi giudicare le due soluzioni che su di un piano di parità e di riservatezza che solamente le prossime prove, specialmente se corse in condi-zioni di assoluta regolarità ed in modo che le macchine pos-sano essere sfruttate a fondo potranno alterare.

Possiamo esser fieri e lietissimi che il primato mondiale tecnico-sportivo automobilistico poggi saldamente sui due pila-stri *Alfa Romeo* e *Ferrari* che, agli intipodi dell'attuale For-mula « Grand Prix » appaiono ambedue capaci di reggere al-l'assalto che prima o poi non mancheranno di sferrare gli avversari. Infatti a Berna, fra le quinte del palcoscenico, vi era Raymond Mays che ci ha confermata la prossima entrata in scena delle *B.R.M.* e Neubauer e Lang che ci hanno detto della prossima calata a Monza delle *Mercedes* « Grand Prix » nel prossimo luglio e della probabilissima partecipazione al Gran Premio d'Italia a Monza. Non si può dormire sugli allori ma si può certamente attendere con tranquilla fiducia l'attacco avversario.

Dei piloti, impegnati in una corsa « alla morte », abbiamo già detto nel corso del nostro commento. Fangio è stato gran-dissimo ed impressionante; un degno allievo del grande Varzi. Taruffi ha forse compiuto la più bella gara della sua lunga carriera. Ha potuto finalmente mettere in luce le sue gran-dissime qualità di tattico consumato e di ragionatore oltre che di stilista e di combattente coraggioso e decisissimo. Nino Farina è apparso in piena forma specialmente nella prima metà della gara. Sanesi ha fatto un corsone ed i suoi tempi sul giro lo confermano. Bene anche De Graffenried. Tenacissimo Ascari e benissimo l'intramontabile Chiron che ha portato al traguardo la *Maserati* ben preparata da Platé. Moss ci è piaciuto come sempre ed è più che maturo ai massimi cimenti. Fra gli altri ricorderemo Villoresi che stava svolgendo ottimamente la sua azione progressiva, Whitehead, ecc.

L'organizzazione è stata precisa e perfetta nonostante le condizioni proibitive. Oltre 35.000 persone hanno affrontato il diluvio e 9.000 autoveicoli! Ne valeva la pena! Vorremmo però che gli organizzatori fossero ancor più guardinghi nell'avve-nire e limitassero di più le zone aperte al pubblico. La sicu-rezza non avrebbe che da guadagnare.

Alla vigilia del « Grand Prix » ha avuto luogo la solita corsa per il G. P. del Bremgarten che ha visto la vittoria assoluta del noto Daetwyler su di una vecchia *Alfa Romeo* 4500 cc. 12 cil. sport a compressore.

GIOVANNI LURANI