

LA 1ª COPPA DELLE 6 ORE DELL'AUTOMOBILE CLUB TORINO

Nomi nuovi alla ribalta

Vittoria assoluta della Lancia

Affermazione della Fiat 8 - V

Poche corse sono nate in un clima di maggiore diffidenza! Non erano entusiasti i concorrenti, nonostante la corsa fosse dotatissima ed interessante; non convinte le autorità che avevano molto nicchiato nel concedere le autorizzazioni necessarie ed avevano « consigliato » di organizzare la gara alla chetichella: non persuasi alcuni critici autorevolissimi i quali avevano addirittura preveduto ogni sorta di malanni. A questo aggiungete un autentico nubifragio che ha imperversato durante la vigilia, la notte e la giornata stessa della corsa pregiudicando seriamente ogni cosa, e vedrete che c'era ben poco da stare allegri.

Invece le cose sono andate molto diversamente. Gli appassionati e abili orrino, che facevano capo ad Arnaldo organizzatori dell'Automobile-Club di To-

Trevisani, al conte Salvi del Pero, ai commissari sportivi Belmondo, Bernabò e Mazzonis ed a quelli tecnici De Virgilio, Rogano e Leoncini, sotto la sapiente regia di Marcello Farina Sansone, hanno veramente saputo applicare un certo « slogan » che qualche anno fa andava per la maggiore. Essi hanno « creduto » nella bontà della formula di gara, nel carattere specifico del loro circuito e nel successo della loro « manifestazione, hanno « obbedito » al loro buon senso istintivo ed alla loro passione, hanno « combattuto » appassionatamente per la riuscita della loro corsa e, contrariamente all'infausto risultato che lo « slogan » ha conseguito una decina di anni or sono, hanno interamente vinto la loro battaglia.

Come è noto, la «Coppa delle 6 ore» dell'Automobile Club di Torino aveva

Franco Ribaldi vincitore assoluto della « 6 Ore » su Lancia G. T. 2500

preso nel calendario delle organizzazioni piemontesi, il posto lasciato libero dal Gran Premio che circostanze di calendario internazionale non avevano concesso di organizzare. La corsa era riservata alle « Vetture di Serie Gran Turismo » ed alle « Vetture da Turismo di Serie Speciali ». Queste macchine correvano tutte assieme per una sola classifica mista per ogni classe di cilindrata. Basta l'indicazione del nome di queste Categorie famigerate per capire come l'averle accomunate potesse facilmente generare delle allegre confusioni, almeno da parte di chi



venne ammesso alla partenza perchè la sua Fiat-Zagato « Gran Turismo » aveva un solo carburatore invece dei 2 omologati, quando invece nelle vetture da « Turismo Speciale » venivano ammesse delle vetture a 4 carburatori addirittura.

Ma questa non era colpa degli organizzatori, che dovevano fare quello che imponeva loro il Regolamento!

Il circuito di Orbassano, lungo 15.800 Km., è uno dei tracciati più noti nella storia automotociclistica torinese. Si tratta di un circuito che vorremmo chiamare classico anche nella sua impostazione. Nel buon tempo antico, i circuiti non erano altro che dei triangoli stradali formati da lunghi rettilinei sui quali le vetture potessero sviluppare le massime velocità. I famosi circuiti di Brescia, dell'epoca eroica, quelli di Cremona, quello della Sarthe, di Tours ecc. non erano altro che tracciati di questo tipo caratteristico.

Il triangolo Orbassano-Piossasco-Bruino si è dimostrato all'atto pratica più veloce della stessa pista di Monza e riteniamo che oggi sia il percorso più veloce d'Italia. Si dirà: è un circuito troppo facile, in cui le qualità di guida non possono emergere sufficientemente e dove la potenza dei motori conta in modo preponderante. Sarà magari vero, ma ben venga un circuito che possa veramente costituire la prova del fuoco dei motori spinti al massimo. Durante la corsa torinese le condizioni meteorologiche erano particolarmente favorevoli alla « tenuta dei motori. Infatti pioveva e l'atmosfera umidissima e fredda, mentre impediva di sfruttare a fondo la potenza delle macchine, al tempo stesso impediva che si raggiungessero delle temperature elevate. E con tutto questo, sulla distanza di 6 ore, il 50% dei concorrenti è rimasto per strada e, tolte due innocue uscite di pista e pochi altri guai, proprio per il cedimento dei motori.

Il circuito di Orbassano è anche durissimo per i freni che vengono sollecitati in modo inesorabile 3 volte al giro, in quelle famose frenate dalla massima velocità alla minima. Si sa che sono proprio queste le frenate che costano, e se la pioggia di domenica 16 maggio ha fatto sì che i freni fossero ri-

sparmiati e con essi anche le gomme avessero la vita facile, ben diverse sarebbero state le cose in condizioni normali.

Concludendo, dunque, il circuito piemontese è forse quello che dal lato tecnico più si avvicina a Le Mans superando il famoso circuito francese, sia per la sua velocità, sia per la sua lunghezza e dimostrandosi al tempo stesso drastico collaudatore di motori, freni e gomme. E poi ci sono anche alcune curve non del tutto facili, fra cui una assai veloce, che impegna duramente i conduttori. In mezzo a tanti tracciati più o meno misti, in cui le doti di guida, di audacia e di estro hanno buon giuoco e certe qualità delle macchine sono messe in luce, eccome uno dove occorre consapevolezza, senso della misura, conoscenza meccanica e dove le qualità fondamentali delle vetture (motori, gomme e freni) vengono provate senza misericordia!

I difetti? Anzitutto, l'insufficiente larghezza di uno dei rettilinei, poi una pavimentazione scorrevole ma fin troppo lucida, una « zona partenza » troppo ridotta e pochi altri nei che, naturalmente, non sono sfuggiti a nessuno. Tanto meno sono sfuggiti agli organizzatori che hanno logicamente l'intenzione di ripetere il felicissimo esperimento e migliorare le condizioni in cui il loro circuito ha debuttato. Del resto di incidenti dovuti al tracciato non ce ne sono stati, e se in condizioni altrettanto deprimenti tutto è filato liscio, tanto più si può arguire che in condizioni diverse tutto sarebbe andato ancora meglio.

I risultati tecnici e sportivi della bella corsa parlano da soli. Le medie raggiunte sono state spettacolose e si può pensare che senza il... diluvio universale che ci ha deliziato, sarebbero risultate del 5% superiori. Del resto quando si pensi che la media totale ha superato i 150 Km. orari e quella sul giro i fatidici 160 Km. all'ora, si può essere del tutto soddisfatti. La « 6 Ore » piemontese ha chiarito anche alcuni interrogativi sulle pretese velocità di certe vetture e ha messo molti puntini sugli « i ». E questo non è un merito del tutto indifferente!

Data la ridotta larghezza del retti-

non sia molto versato nelle attuali alchimie regolamentari.

La situazione del momento è nota ai nostri lettori. Le omologazioni fatte da chi di dovere con singolare spensieratezza e sulla scorta di dati ufficiali del tutto diversi dalla realtà, anche se comunicati dalle case stesse, le balordaggini dei regolamenti internazionali e della loro amplissima e soggettiva interpretazione, hanno creato i soliti non sensi che purtroppo affliggono il nostro sport in quest'anno di grazia 1954.

Basti il pensare che nella Categoria « di Serie Gran Turismo » non si poteva (almeno teoricamente...) toccare la benchè minima cosa od ampliare i serbatoi mentre nella consorella Categoria « Turismo di Serie Speciale » si poteva fare di tutto, purchè la « forma esteriore » della carrozzeria restasse immutata, per capire come ci fossero delle palesi incongruenze. Ad esempio, in maggioranza, le vetture da « Turismo » avevano dei serbatoi supplementari che imitavano quindi le indispensabili e gravose fermate per il rifornimento, mentre tale concessione non era ammessa per le « Gran Turismo ». Si capisce bene come le cose cambiassero molto!

Ma queste sono « grane » che ormai ci sono abituali e che non vale la pena di discutere a fondo in questa sede. Naturalmente ci sono stati dei casi piuttosto esilaranti in sede di verifica, come per esempio quello toccato ad Ovidio Capelli (che corre con lo pseudonimo di Samuele, preso a prestito dal nome del proprio cane!) il quale non



Un'altra fase della partenza: si notano in primo piano già lanciate le





La Porsche di Milesi e la Lancia G. T. di Sassoli



La Fiat 8 V dei Leto di Priolo, 1° della classe da 1300 a 2000 cc.

lineo di partenza, l'allineamento tipo « Le Mans » è stato lunghissimo e logicamente la partenza di oltre mezza centuria... di diavoli scatenati su di un viscido nastro stradale molto stretto, ci ha dato non pochi patemi d'animo. Invece i concorrenti hanno dimostrato molto buon senso e cavalleria sportiva e si è verificato il miracolo per cui tutte le vetture hanno potuto districarsi senza il benchè minimo contatto fra loro e nel modo più regolare. E si pensi che a Monza ed a Pescara, per esempio, dove la zona di partenza è assai più larga, i parafanghi accartocciati in partenze simili non mancano quasi mai.

Il maltempo ha consigliato alcuni concorrenti eccessivamente prudenti, a restare a casa, sebbene avessero regolarmente punzonato, e così i partenti sono stati 51. Come abbiamo detto, la partenza è stata emozionante e regolare, ed i primi passaggi aggruppati delle vetture lanciate al massimo (le più veloci sui 200 Km. orari) in una vera nuvola d'acqua, sono apparsi addirittura sconcertanti. Ma tutto è andato magnificamente, ed il merito, oltre a quello innegabile e precipuo della Madonna della Consolata, va ai concorrenti che si sono dimostrati maturi e ragionevoli.

Nelle varie classi, chi era in testa al

primo giro, è stato anche in testa alla fine della corsa e quindi si dovrebbe credere ad una monotonia eccessiva. Ma non è stato così. Raramente abbiamo assistito ad una competizione che sia apparsa altrettanto indecisa (almeno per l'affermazione assoluta) dal principio alla fine e che abbia costretto anche i dominatori di ogni classe a non concedersi un attimo di respiro obbligandoli a difendersi strenuamente per tutta la durata della non breve gara.

Ma andiamo con ordine: durante quasi tutta la corsa il comando assoluto è stato tenuto dal sorprendente e bravissimo Franco Ribaldi, questo più che promettente ventunenne di Viterbo, il quale sulla sua magnifica Lancia Aurelia 2500 cc., magistralmente preparata da Giannini, ha dominato con autorità indiscutibile. Nei primi giri è stato tallonato da Duccio Valenzano (come i colleghi, su Lancia G.T.) ma è più tardi scomparso per guasto al motore. Nella classe « 2 litri » si faceva invece subito largo Carlo Leto di Priolo con la Fiat 8 V, infilando anche molte vetture più grosse e mettendosi alla caccia dei primissimi. In questa classe, le Fiat si dimostravano presto più veloci delle Alfa Romeo T.I. (ed era logico) fra le quali Carini, Dalla Favera e Martignoni erano i più forti. Caripi c'aveva per altro desistere presto per irregolare funzionamento del motore e dopo un paio di arresti abbandonava non solo la corsa, ma anche il campo di gara andandosene disgustato.

Una pronta revisione alla sua vettura dimostrava che le sue noie non dipendevano da altro che da un inumidimento dello splinterogeno e così la sua vettura veniva rimessa in immediata efficienza, ma Carini era ormai irreperibile e così la sua ottima Alfa Romeo T.I. veniva fermata dalla sua Scuderia.

Nella classe minore, la Porsche di Amati prendeva il comando con netto sopravvento sugli altri, e a ridosso le snelle Fiat-Zagato riuscivano a liberarsi delle altre varie T.V. girando ad andatura sostenuta.

Alla 2ª ora, Ribaldi era sempre 1° assoluto con 2 minuti su Leto di Priolo (sempre 1° delle 2000 cc.) mentre Gatta, Sassoli e Mancini, sulle Lancia, segui-

vano in gruppo serrato con un solo secondo di distacco fra loro e poco più di 3 minuti dal « leader ». Nelle « 2 litri », Leto di Priolo aveva mezzo giro di vantaggio su Elio Zagato seguito da vicino da Marino Brandoli, tutti e tre sulle Fiat 8 V, che davano l'impressione di dominare con facilità. Per altro la loro marcia veniva rallentata da alcuni arresti per cambiare ripetutamente le cinghie del ventilatore che inspiegabilmente si rompevano.

Nulla di nuovo fra le 1300 cc. dove, scomparso Cioffi per rottura di una biella, la Porsche dominava davanti alle 3 Fiat-Zagato, seguite da un'altra Porsche.

A metà gara, Ribaldi manteneva il comando con 100 metri di vantaggio su Mancini, mentre le cinghie dei ventilatori avevano attardato le Fiat che si alternavano ai primi 6 posti della loro classe con 3 Alfa Romeo T.I. capeggiate ora da Mario Dalla Favera. Situazione immutata fra le 1300 cc.

La corsa entrava poi nel vivo della battaglia ed alla 4ª ora si assisteva ad una fase emozionantissima. Infatti, mentre Ribaldi si teneva sempre al primo posto assoluto, seguito a meno di 100 metri da Mancini, Carlo Leto di Priolo infilava una spettacolosa serie di giri veloci, arrivava a ridosso dei primi due e proprio allo scadere della 4ª ora passava al comando. In 100 metri c'erano dunque 3 vetture in lotta ravvicinata e la media continuava ad aumentare nonostante l'imperversare del maltempo! Fra le 2000 cc., il fortissimo Leto di Priolo aveva ormai 2 minuti di vantaggio su Brandoli, mentre fra le 1300 cc. la Porsche di Amati dominava con oltre 3 minuti sulla Fiat-Zagato di Guidetti e la seconda Porsche, quella di Milesi, era ormai terza a pochi secondi dalla rossa vettura italiana.

I rifornimenti finali sconvolgevano le posizioni e finivano a dare una sistemazione definitiva alla corsa. Leto di Priolo impiegava infatti oltre un minuto e perdeva il comando in favore di Ribaldi che, più rapido, poteva ripartire con un vantaggio difficilmente colmabile. Mancini seguiva in 3ª posizione assoluta davanti alla vettura di Gatta, sulla quale Marsaglia cercava di riguadagnare il terreno perduto.

Alla 5ª ora Ribaldi era dunque 1° di classe e 1° assoluto con 35" di margine su Leto di Priolo (1° delle 2000 cc.) con



La Lancia Aurelia G.T. di Ribaldi, vincitore assoluto, taglia il traguardo.

Mancini a 1'35" e Gatta-Marsaglia in 4ª posizione assoluta. Solamente queste 4 vetture erano nello stesso giro. Nelle 2000 cc., Brandoli era secondo davanti a Dalla Favera ed Elio Zagato-Leto di Priolo. Nelle 1300 cc., la Porsche di Milesi era riuscita a portarsi al secondo posto dietro a quella di Amati mentre in 5ª posizione si faceva luce il giovanissimo Umberto Agnelli (tanto nomi...) sulla Fiat T.V.-Pinin Farina.

Ma le sorprese non erano finite. Un arresto di Brandoli con difficoltosa partenza sconvolgeva la classifica delle 2000 cc., la Lancia G.T. di Gatta, troppo sfruttata da Marsaglia, rompeva il motore, Elio Zagato prendeva Dalla Favera e lo infilava, la Porsche di Milesi cedeva come anche la Fiat del diciottenne Agnelli, e così si giungeva alla fine.

Alcuni avevano predetto un duello fra Lancia ed Alfa Romeo ed invece sono state le Fiat a costituire il « terzo incomodo » segnando per merito dello ottimo Carlo Leto un significativo record assoluto sul giro. Gli stessi critici avevano predetto un duello fra il « Racing Club 19 » di Torino e la « Scuderia St. Ambroeus » di Milano ed invece è stata la « Scuderia Campidoglio » a vincere in due classi mentre la 3ª è stata vinta dall'esponente della « Scuderia Ambrosiana ». Finalmente gli stessi profeti avevano pronosticato ogni sorta di guai ed invece tutto è andato fortunatamente per il meglio.

Delle macchine praticamente già detto. Le Lancia 2500 cc. hanno dominato alla distanza ed hanno dato una ennesima prova delle loro eccezionali qualità. Le Fiat 8 V hanno forse avuto il più significativo successo della loro

contrastata carriera, dimostrandosi stabilissime ed estremamente veloci oltre che resistentissime (cinghie del ventilatore a parte!). Le Alfa Romeo T. I. sono apparse forse troppo spinte (come infatti concedeva il regolamento) e comunque la bella classifica di Dalla Favera ne salva l'onore. Non si deve dimenticare che si tratta di vetture da Turismo (anche se « speciali ») e non di autentiche vetture sportive. Scontata la vittoria della Porsche « super », contro la quale è stato elevato l'unico ed inutile reclamo della corsa. Le Fiat-Zagato hanno fatto una magnifica figura, piazzandosi ai due posti d'onore, mentre fra le Fiat T.V. con carrozzeria normale sono emerse quelle preparate dall'ottimo « mago » genovese Gianni che ha seguito la bella corsa dei suoi figlioli.

Dei piloti vittoriosi diremo ancora una volta che Ribaldi ha dimostrato di avere la stoffa del vero corridore, oltre che un dominio di nervi ed una intelligenza di corsa del tutto rimarchevole. Carlo Leto di Priolo ha confermato le sue ormai conosciute doti di fortissimo pilota: il formidabile record sul giro conferma la sua classe. Benissimo Mancini, Elio Zagato, Dalla Favera, Brandoli, il romano Amati, brillantissimo vincitore fra le 1300 cc., Guidetti e tutti gli altri che hanno reso possibile il bellissimo successo di questa originale corsa che siamo sicuri avrà un avvenire felice.

GIOVANNI LURANI

Per le classifiche della « 1ª Coppa delle 6 Ore » rimandiamo il lettore alla rubrica « Notiziario Sportivo ».



A sinistra: la Zagato di Guidotti, 2° della classe fino a 1300 cc.



A destra: Un passaggio del vincitore, che ha da poco superato la Fiat T. V. Pinin Farina di Agnelli