

Emilio Villoresi, dominatore della XII Parma-Poggio di Berceto con l'Alfa Romeo 2000, in piena azione sui tornanti di Piantonia. (foto Fumagalli).

Emilio Villoresi con Alfa Romeo vince la XII Parma-Poggio

I dirigenti del RACI di Parma, valorosi organizzatori della XII Parma-Poggio di Berceto, han dovuto una volta ancora resistere alle pressioni di quanti, in luogo della classica corsa in salita, desideravano dar vita ad un circuito stracittadino più redditizio, forse, ma certo meno affascinante di quella gara che è, ormai, fra le più antiche d'Italia. La Parma-Poggio è nata, infatti, nel 1913.

Dopo le prime due edizioni del 1913 e '14, la prova riprese nel 1919, e di anno in anno richiamò le folle sull'ineguagliabile percorso fino al 1924. Sospesa per ben nove anni, fu riorganizzata nel 1933 e nel 1934. Tre anni nuovamente di sosta ed eccola risorgere nel 1937, edizione quest'ultima che vide crollare di decine di chilometri, tutti i primati assoluti di categoria.

Crediamo che la discontinuità nel susseguirsi delle varie

edizioni abbia giovato più che nociuto alla grandiosa manifestazione.

E' interessante fare dei raffronti col passato per constatare il progresso dell'automobilismo durante questi venticinque anni di vita della Parma-Poggio di Berceto.

La più lenta delle Fiat 500 che è stata classificata fuori tempo massimo, ha tenuto oggi una media di circa 3 Km. superiore a quella del vincitore assoluto della edizione del 1913, Marsaglia, che pilotava una Aquila di 4000 cmc. Per trovare una media assoluta avvicinantesi a quella dell'attuale vincitore della classe sino a 750, bisogna risalire fino al 1922, anno in cui Conelli con la Ballot di 4500 cmc, otteneva la media di Km. 85,861.

Vorremmo dilungarci in questi significativi raffronti di medie ma lo spazio non ce lo concede e d'altronde bastano i sur-



La espressiva maschera di Memi Villoresi all'arrivo, dimostra chiaramente le difficoltà della prova che egli ha viato con l'Alfa Romeo 2000 cms.



Un po' corruciato è vero, ma da vero sportivo Clemente Biondetti, secondo assoluto con l'Alfa Romeo, accetta serenamente la sfortuna e la sconfitta.



Guido Barbieri, terzo assoluto con la Maserati 1500, forse pretendeva una classifica migliore.

riportati confronti con la più piccola delle nostre macchine d'oggi per far risaltare l'evidenza del progresso conseguito in questi anni.

Basterebbe il solo merito d'aver mantenuto in vita nella sua forma iniziale una gara così classica per tessere il più vivo elogio degli organizzatori, ma ad essi bisogna riconoscere altri e numerosi meriti, che balzarono evidenti al pubblico ed ai concorrenti della bella prova. Perfetto il servizio d'ordine, superiore oltre ogni dire il servizio di informazioni, ineguagliabile la cura posta nel perfezionare ogni più insignificante dettaglio, anche non riguardante direttamente la corsa. Per citare un eloquente esempio di questa perfezione, diremo che quest'anno all'inizio delle scale di Piantonia era posto uno sbarramento per impedire il passaggio delle biciclette e ciò allo scopo di impedire il ripetersi dei numerosi incidenti che negli scorsi anni i ciclisti causavano con le loro pazze corse lungo la inebriante discesa tra la moltitudine delle vetture e dei pedoni al riaprirsi del percorso dopo la prova.

E' un vero peccato che alla odierna edizione non siano state ammesse le macchine da corsa, che certamente avremmo avuto una quindicina di partenti in più e la presenza di qualche elemento di vasta notorietà avrebbe richiamato sul percorso un maggior numero di spettatori, che però non erano pochi neanche domenica scorsa.

Questo nostro rilievo non menoma però assolutamente i meriti degli organizzatori fra i quali vanno citati il Commissario del R.A.C.I. di Parma Rag. Nino Medioli ed i suoi collaboratori Giulio De Marchi direttore della Corsa, Geom. Umberto Piccoli che curò l'organizzazione degli arrivi, ed i Commissari tecnici Rag. Merli e Dott. Ing. Roncoroni per tacere dello stuolo numerosissimo di Commissari di percorso che curarono in uno coi militi della Benemerita e della M.V.S.N. e coi Giovani Fascisti la chiusura del percorso in modo davvero esemplare.

Se il sole ha favorito la giornata questa è stata molestata dal vento fortissimo che ha ostacolato notevolmente la marcia dei concorrenti sia sulla pianura che sulla parte alta ove le macchine all'uscita di qualche curva ne risentivano particolarmente la spinta impetuosa.

Questa del vento è stata la caratteristica predominante della XII Parma-Poggio ed all'arrivo tutti i concorrenti se ne sono lamentati, e certamente la media assoluta è risultata inferiore a quella dello scorso anno proprio a causa del vento.

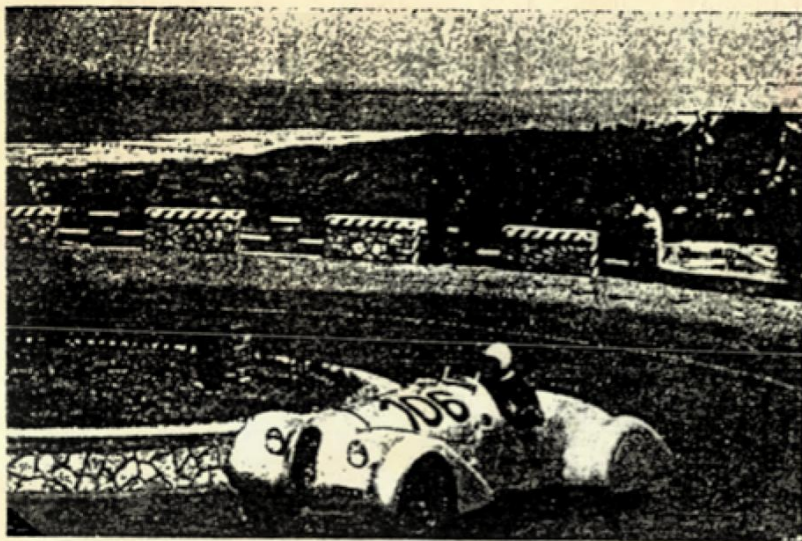
Occorre però pure ricordare che Tadini, il primatista di questo percorso, disponeva l'anno passato di una Alfa Romeo da corsa a 12 cilindri di 3900 che oltre alla maggiore potenza offriva anche una minore resistenza all'aria che tra l'altro era calmissima.

Emilio Villoresi e Clemente Biondetti i primi classificati assoluti disponevano quest'anno di vetture sport Alfa con motori 8 cilindri di 2900, che per quanto sapientemente profilate con le più pure linee dell'aerodinamica dalla Carrozzeria Touring di Milano offrivano una resistenza all'avanzamento sempre superiore al sicuro monoposto di Tadini.

Memi Villoresi per la prima volta in gara da solo con l'Alfa-Corse, che il debutto con questa macchina lo fece alla ultima Mille Miglia in coppia col povero Eugenio Siena, ha conquistato i galloni vincendo la durissima prova e confermando così il possesso di quelle doti che lo avevano fatto prescegliere dai dirigenti dell'Alfa-Corse. La fortuna lo ha aiutato, è vero, ma alla sua classe elevata è da attribuirsi in gran parte il successo odierno.

La meravigliosa Alfa Romeo 2000 ha conquistato un nuovo alloro su un percorso dei più duri e senza accusare minimamente lo sforzo.

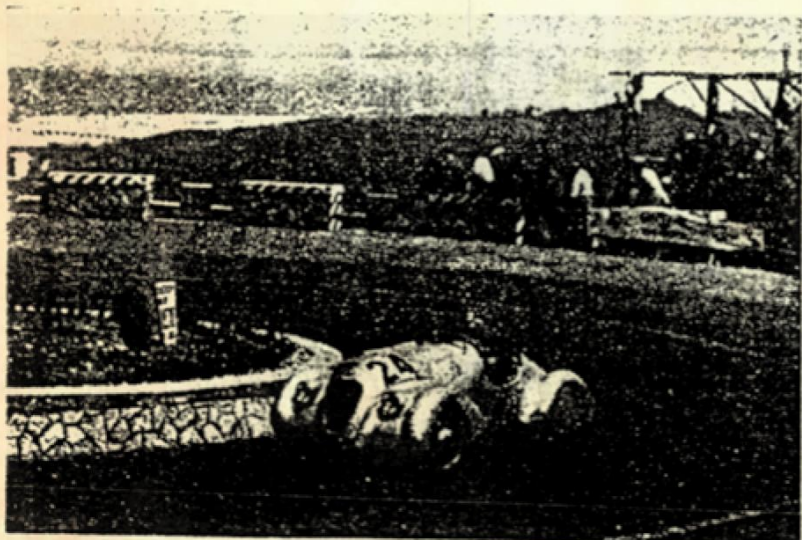
Sul tratto di pianura Villoresi ha segnato una media di Km. 162,131 contro i 160,333 di Biondetti ed i rispettivi tempi



Ovidio Cappelli, vittorioso tra le 1500 con la Fiat, a Piantonia.



Giuseppe Gilera, vincitore tra le 1100 Fiat, sulle «scale».



Franco Spotorno, primo delle 500 con la Fiat, alle prese con le scale. (foto Fumagalli)

CLASSIFICA GENERALE:

1. VILLORESI EMILIO, *Alfa Romeo*, in 26'37, media km. 114.018; 2. Biondetti C., *Alfa Romeo*, 27'1"2, km. 112.302; 3. Barbieri Guido, *Maserati* 1500, 28'33"4; km. 106.247; 4. Brezzi, *Alfa Romeo*, 28'39", km. 105.226; 5. **CORTESE FRANCO**, *Alfa Romeo* 2300, 30'49"1; chilometri 98.468; 6. Lami C., *Alfa Romeo*, chilometri 96.821; 7. Balestrero R., *Alfa Romeo*, 31'26"2; km. 96.526; 8. CAPELLI OVIDIO, *Fiat* 1500, 31'51"3; km. 95.253; 9. Villorosi Gigi, *Aprilia*, 32'20"4, chilometri 94.820; 10. GILERA GIUSEPPE, *Fiat* 1100, 32'21"4; km. 93.772; 11. Quintavalla G., *Fiat-Balilla*, 32'22"4, chilometri 93.724; 12. Haller R., *Alfa Romeo* 2300, 32'23", km. 93.714; 13. Missaglia G., *Alfa Romeo* 2300, 32'29", km. 93.426; 14. Braida M., *Fiat* 1100, 32'30"3, km. 93.140; 15. Severi Francesco, *Alfa Romeo* 2300, 32'30"4, km. 93.330; 16. Catanese Alfonso, *Fiat* 1100, 32'38"1, km. 92.987; 17. Crotti E., *Fiat* 1100, 33'1"1, km. 91.907; 18. Guarnagni G., *Fiat* 1100, 33'6"1, chilometri 91.676; 19. Comirato A., *Fiat* 1100, 33'17"1, km. 91.771; 20. Grolla L., *Fiat* 1500, 33'44"2, km. 89.946; 21. Randaccio V., *Alfa Romeo* 2300, 33'48"2, chilometri 89.768; 22. Minetti E., *Aprilia*, 33'50"1, km. 89.698; 23. Jacazio Remy 500 *Fiat* 1500, 33'55"3, km. 89.551; 24. Romano P., *Fiat* 1100, 33'53"4, km. 89.530; 25. Doufour Berthe M., *Fiat-Balilla*, 34'4"4, km. 89.049; 26. Boccosi B., *Fiat* 1100, 34'14"3, chilometri 88.624; 27. Franceri B., *Fiat* 1100, 34'22"4, km. 88.272; 28. Malagola G., *Aprilia*, 34'32"1, km. 87.871; 29. Bracco G., *Fiat* 1500, 34'32"3, km. 87.846; 30. Fumagalli M., *Fiat* 1100, 34'48", chilometri 87.206; 31. Cappa-Zuccari D., *Fiat* 1100, 34'51"1, km. 86.923; 32. Azosti, *Fiat* 1100, 34'54"2, km. 86.923; 33. Menticello A., *Fiat-Balilla*, 35'15"4; km. 86.060; 34. Campioli V., *Fiat-Balilla*, 35'19"4, chilometri 85.927; 35. Castiglioni G., *Fiat-Balilla*, 35'33", km. 85.336; 36. SPOTORNO FRANCO, *Fiat* 500, 35'39"3, km. 85.103; 37. Del Bono A., *Fiat* 1100, 36'19"2; chilometri 83.521; 38. Grassi M., *Fiat* 500, 36'21"2, km. 83.081; 39. Biravelli G., *Fiat* 500, 36'39"4, km. 82.771; 40. Darbesio E., *Fiat* 500, 36'44"1, km. 82.600; 41. Faccioni G., *Fiat* 1100, 36'50"2, chilometri 82.377; 42. Cellavo V., *Fiat* 500, 37'1"4, km. 81.841; 43. Servadei M., *Aprilia*, 37'14"2, km. 81.500; 44. Leonardi S., *Fiat* 500, 38'5", km. 79.688; 45. Sertorio M., *Fiat* 500, 38'7"4, km. 79.500; 46. Bonzi G., *Fiat* 1100, 38'27"3, chilometri 78.907; 47. Schiaffino A., *Fiat* 1500, 38'40", km. 78.472; 48. De Snatis L., *Fiat* 500, 39'34"1, km. 76.662; 49. Rabeschini V., *Fiat* 500, 39'36", km. 76.616; 50. Piatti V., *Fiat-Balilla*, 40'33"3, km. 74.822; 51. Sommariva E., *Fiat* 1500, 40'51"1, chilometri 74.285; 52. Moretti E., *Fiat* 1100, 54'26"2, km. 55.745

di Piantonia abbiamo preferito attendere i concorrenti all'arrivo, dopo il traguardo, onde poter sentire le loro impressioni e constatare lo stato delle macchine. Ebbene per la maggioranza non accusavano nè gli uni nè le altre lo sforzo e tutti, come abbiamo detto, hanno lamentato l'ostacolo del vento che non ha consentito di far raggiungere ai motori i regimi usuali.

Abbiamo dato anche uno sguardo alle gomme, naturalmente Pirelli, ed anche quelle delle macchine più veloci, che maggiormente dovevano aver risentito dello sforzo e delle enormi sollecitazioni a cui erano state sottoposte, erano perfettissime.

Franco degli Uberti

CLASSIFICA PER CATEGORIE:

Categoria sport internazionale

Classe unica: 1. Villoresi Emilio, Alfa Romeo 2000, in 26'37" alla media di Km. 114,018 (primato precedente imbattuto: Tadini M., Alfa Romeo 12 cil., in 25'51", media chilometri 117,400, del 1937); 2. Biondetti Clemente, Alfa Romeo 3000, in 27'11"2; 3. Barbieri G., Maserati 1500, in 28'33"4; 4. Brezzi, Alfa Romeo 2000, in 29'39". Ritirati 3.

Categoria Sport Nazionale

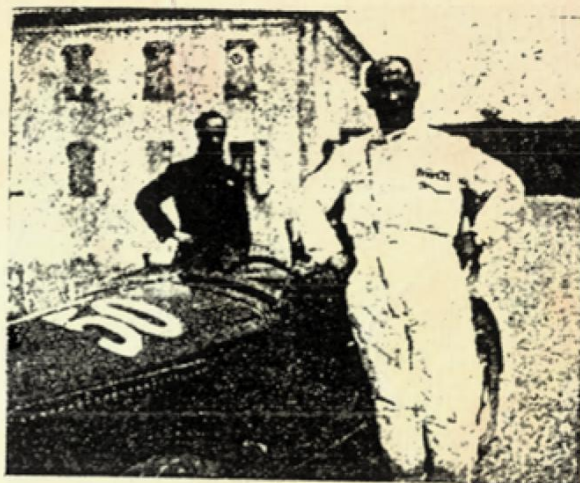
Classe oltre 1500 (tutti i classificati pilotavano vetture Alfa Romeo 2300): 1. Cortese Franco in 30'49"1, alla media di Km. 98,468 (primato precedente battuto: Salvi del Pero su Alfa Romeo 2800 in 32'35"2, media Km. 93,120 del 1937); 2. Lami Catullo in 31'20"1; 3. Balestrero R. in 31'26"2; 4. Haller R. in 32'23"; 5. Missaglia G. in 32'29"; 6. Severi F. in 32'30"4; 7. Randaccio V. in 33'48"2. Ritirati 1.

Classe fino a 1500: 1. Capelli Ovidio, Fiat 1500, in 31'51"3 alla media di Km. 95,253 (primato precedente battuto: dello stesso in 32'56"4, media Km. 92,130 del 1937); 2. Villoresi Gigi, Aprilia, in 32'20"4; 3. Grolla L., Fiat 1500, in 33'44"2; 4. Minetti E., Aprilia, in 33'50"1; 5. Jacazio R., Fiat 1500, in 35'55"3; 6. Malagola G., Aprilia, 34'32"1; 7. Bracco G., Fiat 1500, in 34'32"3; 8. Servadei M., Aprilia in 37'14"2; 9. Schiaffino A., Fiat 1500, in 38'40"; Sommariva E., Fiat 1500, in 40'51"1. Ritirati 2.

Classe fino a 1100 (tutti i classificati pilotavano vetture Fiat dei tipi 1100 e Balilla, come è specificato nella classifica generale): 1. Gilera Giuseppe in 32'21"4 alla media di m. 93,772 (primato precedente battuto: Comirato A. su Fiat Balilla in 33'29", media Km. 90,635 del 1937); 2. Quintavalla G. in 32'22"4; 3. Braida M. in 32'30"3; 4. Catanese A. in 32'38"1; 5. Crotti E. in 33'11"1; 6. Garagnani G. in 33'6"1; 7. Comirato A. in 33'17"1; 8. Ravano P. in 35'53"4; 9. Doufour Berthe M. in 34'4"4; 10. Boccosi B. in 34'14"3; 11. Franceri B. in 34'22"4; 12. Fumagalli M. in 34'48"; 13. Coppa Zuccari D. in 34'51"1; 14. Agosti L. in 34'54"4; 15. Monticello A. in 35'15"4; 16. Campigli V. in 35'19"4; 17. Castiglioni G. in 35'33"; 18. Del Bono A. in 36'19"2; 19. Faccioni G. in 36'50"2; 20. Bonghi C. in 38'27"3; 21. Piatti V. in 40'33"3; 22. Moretti E. in 54'26"2. Ritirati 6.

Classe fino a 750 (tutti i classificati pilotavano vetture Fiat 500): 1. Spotorno Franco in 35'39"3 alla media di chilometri 85,103 (primato precedente battuto: dello stesso in 38'41"2, media km. 78,438 del 1937); 2. Grassi M. in 36' e 31"2; 3. Baravelli G. in 36'39"4; 4. Darbesio E. in 36'44"1; 5. Collavo V. in 37'4"4; 6. Leonardi S. in 38'5"; 7. Sertorio M. in 38'7"4; 8. De Sanctis L. in 39'35"1; 9. Rebeschini V. in 39'36". Fuori tempo massimo: Lecchini V. in 40'49"3; Cortesi O. in 41'25". Ritirati 3.

Iscritti 86. Partiti 68. Arrivati 54. Ritirati 14.



Anche se è secondo tra le 1100 Giovanni Quintavalla ha compiuto una corsa davvero rimarchevole.



Giulio Baravelli terzo tra le 500 con la sua Fiat aerodinamica delle Mille Miglia.



Il collega Jacazio che con la Fiat 1500 ha perso molto tempo a causa di una giravolta.

(foto F. degli Uberti)