

# Cabianca e le medie cilindrato dominano nel IV Giro dell'Umbria

Il classico Giro dell'Umbria, giunto felicemente quest'anno alla sua quarta edizione (non venne effettuato lo scorso anno), ha acquistato nuovo lustro dalla rimessa in palio della Coppa della Perugina, l'ambito trofeo che nel lontano 1924 il Comm. Buitoni offrì all'A. C. Perugia. La Coppa della Perugina ha una storia brillantissima poiché attorno a questo trofeo si impennarono famose battaglie automobilistiche in circuito con la partecipazione dei più bei nomi di quell'epoca.

Oggi è ritornata sulla nostra scena automobilistica la Coppa della Perugina ed è entrata a far parte della dotazione di premi del Giro dell'Umbria, prova che peraltro date le sue caratteristiche nulla ha a che fare con quelle manifestazioni in circuito.

La prova attuale, rispetto alle precedenti edizioni, ha presentato anche altre innovazioni in quanto il percorso stesso, ad esempio, stato mutato andando a toccare anche la Toscana con un breve sconfinamento ed infatti i concorrenti partiti da Perugia toccavano Passignano sul Trasimeno, Arezzo, San Sepolcro, Città di Castello, Ponte San Giovanni, Foligno, Spoleto, Terni, Narni (bivio Flaminia), Todi e di nuovo a Perugia dopo aver superati Km. 390 in totale. Alla organizzazione hanno collaborato con l'Automobil Club di Perugia anche gli A. C. di Terni e di Arezzo e nel suo complesso la parte organizzativa merita ogni lode anche se il servizio di informazioni non ha permesso di poter avere una più ampia veduta sullo svolgimento della prova che è stata caratterizzata da un gran numero di defezioni. Infatti dei circa 150 iscritti alla partenza se ne sono presentati solo 96, ma noi di ciò certo non ce ne lamentiamo in quanto è nostra convinzione che in prove di questo genere occorre mirare alla qualità dei concorrenti piuttosto che alla quantità, fattore questo che non può essere che di danno sia alle prove stesse che all'automobilismo tutto, giunto oggi ad un così buon grado di sviluppo in Italia da non necessitare più di forme di propaganda di questo genere, forme che come già detto altre volte su queste pagine, non possono essere che controproducenti in quanto svolgendosi sulle libere strade, su quelle libere strade congestionate ed inadeguate al nostro traffico, non vengono che ad intralciare i movimenti degli automobilisti non sportivi che sono poi la massa e che costituiscono la vera forza del nostro movimento.

Tra le defezioni di maggior rilievo si deve annoverare quella di Sterzi che per aver vinto la Coppa della Toscana era il favorito d'obbligo per il giro dell'Umbria, Mancaroni inoltre i Marzotto, Signinolfi, Bevilacqua, Gatta, Gualtieri, Borgia, Boldrini, Paeset-

ti Venezian, Capelli con la O.S.C.A. e qualche altro.

Complessivamente partirono, come abbiamo detto, 96 vetture così suddivise: Categoria Turismo 47 (25-9-4-9) - Categoria Gran Turismo 21 (8-13) - Categoria Sport 28 (10-10-8), col solito predominio dunque delle utilitarie della 750 turismo, ossia delle vetture che con lo sport nulla dovrebbero avere a che fare.

La gara, sin dalle sue prime battu-



Con la stupenda O.S.C.A. 1100, Giulio Cabianca si è imposto nel Giro dell'Umbria.

tet, ha fatto prevedere la vittoria assoluta delle medie cilindrato, così come ebbe già a verificarsi in questa prova nella sua prima edizione del 1948 vinta da Bernabei con la *Cisitalia* sport 1100 e nella terza edizione del 1950 che fu vinta da Giorgetti con la *Fiat-Stanguellini* sport 1100. Infatti alla resa dei conti fu ancora una 1100 ad imporsi e precisamente quella spettacolosa O.S.C.A. pilotata da quell'ancor più spettacoloso Cabianca che ha dato subito fuoco alle micce scatenando dal primo all'ultimo chilometro la sua offensiva vittoriosa, una offensiva che non ha avuto però come diretto avversario un pilota delle classi maggiori ma bensì un « pari grado », il bravo Terigi che era al volante della toscana *Ermini*. Anche in ciò il Giro dell'Umbria non ha fatto quest'anno che ripetere vecchi motivi: infatti anche nel 1948 troviamo ai prime tre posti della classifica assoluta tutte vetture 1100 sport, e due le troviamo al comando della classifica del 1950, così come due le troviamo quest'anno. Ha fatta eccezione solo la edizione del 1949 che fu vinta da Vallone con la

*Ferrari* seguito da Schwelm con la *Alfa Romeo* 2600 compressore.

Nelle singole categorie si ebbe un bell'inizio del milanese Fiaccadori con la 750 Turismo ma alla lunga prevalse l'accanito avversario Siciliani per un solo secondo, e questo dimostra l'impegno con cui hanno gareggiato questi due piloti che sempre sono stati tallonati da Massi giunto anch'egli alla fine con pochissimi secondi di distacco. Nelle 1100 Turismo ha prevalso nettamente Matrullo dinanzi a Branchini mentre ancor più forte il distacco registrato all'arrivo della classe 1500 tra il vincitore Della Zonca ed il secondo Monaco entrambi con la *Fiat* « 1400 ». Nella massima classe della Turismo decisa affermazione del Biellese Maglioli nel gruppo degli Aurielisi. Da questo gruppo, per la nota controversia, erano state escluse le *Alfa Romeo* ma è interessante rilevare che il Romano Palmieri, sceso in gara con una *Alfa Romeo* 1900 tipo turismo ed ammesso nella categoria Gran Turismo, ha segnato un tempo notevolmente inferiore a quello registrato dal vincitore della Turismo oltre 1500, ed appena superiore al tempo conseguito da Ovidio Capelli che ha portato alla sua prima vittoria la nuova *Fiat* 8-V nella Gran Turismo oltre 750. L'*Alfa Romeo* normale è dunque finita seconda in questo gruppo dinnanzi ad un bel lotto di vetture Gran Turismo e questo è indubbiamente un risultato dei più lusinghieri.

Nella 750 turismo lotta tra le *Zagato* e le *Dyna Panhard* con supremazia di queste per merito di Castelbarco.

Ed eccoci alla categoria sport che ha visto nella 750 una nuova bella affermazione del binomio Casella-Stanguellini, binomio che si è così dimostrato perfettamente a suo agio anche sulle lunghe distanze. A maggiormente avvalorare la vittoria del costruttore modenese ecco anche al secondo posto una sua vettura pilotata da Musso.

Nella 1100 vittoria come abbiamo già visto di Cabianca con la O.S.C.A. dinnanzi alle *Ermini* di Terigi e di Brandi che a loro volta hanno superato la OSCA di Sgorbati.

La massima classe della sport è stata appannaggio del giovane biellese Giletti che con la stessa *Ferrari* già vinse la sua classe alla Coppa della Toscana e qui si è piazzato al terzo posto assoluto tra le 1100. Alle sue spalle gli altri ferrariani Gazzabini e Piotti.

La variazione del percorso non consente raffronti di medie, comunque diremo che negli anni precedenti furono raggiunte queste velocità: 1948 - Bernabei (*Cisitalia* 1100) Km. 110,990 - 1948, Vallone (*Ferrari* 2000) Km. 113,203 - 1950, Giorgetti (*Stanguellini*



1100) Km. 113,776 - 1952, Cabianca (O.S.C.A. 1100) Km. 120,829.

#### LA CLASSIFICA

Classe 750 cmc.: 1. Siciliani-Netti ore 4.17'44" media 89,160; 2. Fiaccadori 4.17'45"; 3. Massi-Benedetti 4.18'06"4; 4. Mori 4.18'51"2; 5. Brigarello-Porta ore 4.19"; 6. Castelli 4.20'46"; 7. Bini-Meucci 4.25'35"; 8. Broglio 4.25'45"1; 9. Teodoli 4.26'15"4; 10. Santovetto ore 4.27'51"3 (Tutti su Fiat 500).

Classe 1100: 1. Matrullo 3.54'11", media Km. 98,128; 2. Folorni 3.58'29"4; 3. Branchini 4.00'45"; 4. De Santis-Fortini 4.05'54"; 5. Cetera 4.08'33"; 6. Tralbalza 4.14'36"; 7. Molaioli 4.14'59"; 8. Leoni 4.16'43" (Tutti su Fiat 1100).

Classe 1500: 1. Della Zonca (Fiat) in 3.36'28" alla media di Km. 106,155; 2. Monaco-Francisconi (Fiat) 3.59'07"1.

Classe oltre 1500: 1. Maglioli (Lancia Aurelia) 3.28'29"2, media Km. 110,217; 2. Fontana (Lancia Aurelia) 3.34'45"; 3. Espes (Lancia Aurelia) 3.38'51"; 4.

Venier (Lancia Aurelia) 3.49'00"; 5. Papa (Lancia Aurelia) 3.51'17".

#### GRUPPO GRAN TURISMO

Classe 750 cmc.: 1. Castelbarco (Dyna-Panhard) ore 3.45'40", media Km. 101,830; 2. Giacomelli (idem.) in ore 3.49'08"; 3. Lippi (Zagato) ore 4.00'01"; 4. Monteverdi (Zagato) in ore 4.15'05"; 5. Gnagnatti (Zagato) in ore 4.38'27"; 6. Scaletta (Zagato) in 4.38'27".

#### Classe oltre 750.

1. Capelli (Fiat 8 V.) in ore 3.23'36", media Km. 113,338; 2. Palmieri (Alfa Romeo) ore 3.24'29"; 3. Mignini (Aurelia) 3.25'26"; 4. Mantovani (idem) in ore 3.25'55"; 5. Scotti (idem) ore 3. e 28'15"; 6. Cestelli (Alfa Romeo) 3.29' e 45"; 7. Barbetta (Ferrari) 3.32'29".

#### CATEGORIA SPORT

Classe 750 cmc.: 1. Casella - Puccini (Fiat - Stanguellini) ore 3.31'13", me-

dia Km. 108,793; 2. Musso (Stanguellini) ore 3.33'14"; 3. Maggiorelli (Fiat) in ore 3.48'46"; 4. Ribaldi (Stanguellini) in ore 3.52'44"; 5. Saccani (Fiat) ore 3.54'29"; 6. Tinarelli (Fiat) ore 4. e 00'13".

#### Classe 1100 cmc.

1. Cabianca (Osca 1100) ore 3.10'11" media Km. 120,829; 2. Terigi (Ermini) in ore 3.15'03"; 3. Brandi (Ermini) in ore 3.18'36"; 4. Sgorbati (Osca) ore 3.18'48"; 5. Nersbit (Fiat) ore 3.45'46".

#### Classe oltre 1100 cmc.

1. Giletti (Ferrari) in ore 3.16'25", media Km. 116,996; 2. Gazzabini (Ferrari) in ore 3.24'26"; 3. Piotti (Ferrari) ore 3.30'6".

#### CLASSIFICA GENERALE

1. Cabianca (Osca) in ore 3.10'11", media Km. 120,829; 2. Terigi (Ermini); 3. Giletti (Ferrari); 4. Brandi (Ermini); 5. Sgorbati (Osca); 6. Capelli (Fiat); 7. Gazzabini (Ferrari); 8. Palmieri (Alfa Romeo); 9. Mignini (Lancia Aurelia); 10. Mantovani (Aurelia).

## Vertenza conclusa

Il Comitato esecutivo della C.S.A.I. presa visione della lettera del dottor Biscaretti, in merito alla nota controversia C.S.A.I. - Alfa Romeo, ha votato all'unanimità il seguente o. d. g.:

« Il Comitato Esecutivo della C.S.A.I., riunito a Milano, udita la lettura della lettera inviata dal Dr. Biscaretti, presidente dell'A.N.F.I.A.A. e membro della C.S.A.I., al Presidente della C.S.A.I., a compimento del mandato ricevuto; ringrazia vivamente il Dr. Biscaretti per la efficace azione svolta, prende atto del ritiro da parte della Società Alfa Romeo, della citazione per danni promossa contro la C.S.A.I.;

« sottolinea l'esplicito riconoscimento della autorità della C.S.A.I. contenuto nella lettera del Presidente dell'A.N.F.I.A.A. e delle leggi che reggono l'ordinamento sportivo nazionale ed internazionale e conferma, secondo le decisioni prese nella riunione del Comitato Esecutivo della C.S.A.I. del 6-VI di incaricare il Collegio dei Commissari Tecnici di eseguire gli accertamenti per gli aggiornamenti già richiesti dalle Case costruttrici, rispondenti ai requisiti del Regolamento vigente ».

Questo il comunicato ufficiale della CSAI. Si chiude così, come avevamo auspicato, la incresciosa vertenza che aveva messo di fronte, ed apparentemente senza possibilità di un benchè minimo mutamento di posizioni, la CSAI e l'Alfa Romeo.

Ha finalmente prevalso il buon senso e la valutazione obiettiva di una situazione che qualsiasi altra soluzione avrebbe inevitabilmente trascinato in un vicolo cieco e dannoso ad entrambe le parti interessate.

Come in tutte le « grane », nessuno aveva interamente ragione e nessuno

aveva interamente torto. D'altra parte torto assoluto ed indiscutibile, secondo le universali norme reggenti ogni e qualsiasi sport, aveva l'Alfa Romeo per aver invocato la magistratura ordinaria in una diatriba nella quale vivevano unicamente i poteri sportivi.

L'Alfa Romeo, come è del resto doverosamente tradizionale per una casa dal glorioso passato come vanta la casa del Portello, detentrica del Campionato mondiale e titolata vessillifera dell'automobilismo italiano, si è dimostrata sportiva e comprensiva di una indiscutibile prassi regolamentare che nessun potere extrasportivo poteva in alcun modo modificare.

La CSAI ha doverosamente difeso i valori dell'autorità sportiva nazionale ed internazionale e, già prima dell'impennata dell'Alfa Romeo, si era onestamente resa conto di una situazione contingente che non si poteva disconoscere, decidendo di aggiornare

le omologazioni delle vetture anche a metà stagione dato che la situazione costruttiva dimostrava inequivocabilmente la logicità di una tale decisione.

Resteranno a bocca amara quanti speravano che, dal conflitto di idee e di principi in cui, come è inevitabile, erano affiorati anche contrasti di personalismi e di autorità, potesse sorgere una crisi che travolgesse uomini ed istituzioni e magari compromettesse anche organismi complessi e delicati. E ciò senza pensare alle ripercussioni certamente gravi e negative che una simile cosa avrebbe necessariamente portato con sé non solo in Italia ma anche e soprattutto all'estero.

La questione è quindi definitivamente chiusa. Non ci resta che ritornare tutti alla nostra fatica e lavorare in comunione di intenti per le sorti dell'automobilismo italiano. « Quod est in votis ».

## LLOYD ITALICO & L'ANCORA

COMPAGNIA DI ASSICURAZIONI E RIASSICURAZIONI

Sede in GENOVA - Via Roma, 9

Assicurazioni contro tutti i rischi dell'Automobile  
Polizze di garanzia per il rilascio di Tritici e  
Carnets a Soci del T.C.I. e dell'A.C.I.



AGENZIA PER LA LOMBARDIA: Via Dante, 9 - MILANO - Telefono 82-795