

Successo della Porsche 1500 cc. di Carlo Leto di Priolo nella "Terza Castell'Arquato - Lugagnano - Vernasca,,

Iscrizioni sostanziose quest'anno alla III Castell'Arquato-Lugagnano-Vernasca per quantità e qualità di piloti e macchine.

Ben 118 iscritti, contro i 29 del 1953 e 52 del 1954, hanno risposto al richiamo dell'Automobil Club di Piacenza, che anche quest'anno ha organizzato la sua ormai tradizionale manifestazione chiusa di velocità in salita, valevole anche quale eliminatória regionale del « Volante d'Argento ».

L'interessante ed impegnativo percorso di km. 9,775 ha caratteristiche assai diverse ed attraenti, tali da additarlo all'interesse degli sportivi.

Il primo tratto da Castell'Arquato a Lugagnano di chilometri 5,600 è infatti velocissimo e richiede doti di perizia e coraggio su alcune curve ad alta velocità e sulla curva ad angolo di Lugagnano, ove vengono registrati i tempi parziali.

Il secondo tratto da Lugagnano a Vernasca di km. 4,175 con varie curve e tornanti, richiede al pilota doti di abilità e destrezza.

Altra caratteristica interessante sia pel pubblico che per lo sportivo, è quella di conoscere i due tempi parziali sul piano e sulla salita, in modo da poter giudicare l'abilità dei piloti, anche in funzione delle prestazioni del mezzo.

85 i partecipanti, tra cui hanno prevalso scuderie e nomi conosciuti, e particolarmente la Scuderia Ambrosiana che partecipando con 4 piloti, ha fatto la parte del « leone » aggiudicandosi i primi tre posti assoluti coi tre fratelli Leto di Priolo, successo di Scuderia e... di famiglia, veramente inedito!

Carlo Leto di Priolo, alfiere della Scuderia Ambrosiana, con la svelta e potente Porsche 1500, tipo 550, la stessa che arrivò terza assoluta alla IV Carrera Messicana, si è imposto con autorità stabilendo un nuovo primato di ben 40" inferiore a quello preesistente.

Nella categoria Turismo Classe fino a 750, si è affermata per l'ennesima volta la Dyna Panhard, egregiamente condotta dal bravo Filatori della Scuderia Madunina, seguito dal minore dei Gianni che ha fatto faville sulla brillante « 600 » preparata dal Papà.

A soli 2/10 la Signa Luisa Pozzoli dell'Autieri, ha ribadito le sue doti di scalatrice, ben figurando anche nel confronto del « sesso forte ».

Nella 1300 Turismo si è chiaramente distinto Giovanni Corazza su Fiat 1100/103 dell'Automobile Club di Parma, che ha rinnovato i successi nelle precedenti edizioni, stabilendo un ottimo tempo. Alemanni e Pellini, ambedue della Scuderia Quinto, si aggiudicavano le piazze d'onore.

Ancora la Scuderia Ambrosiana nella classe fino a 1600 con la chiara affermazione di Aldo Nicosia che ha condotto a Vernasca la « familiare » Fiat 1400 in 7'54"4/10, pur senza grande preparazione.

Il bravo Martinengo della milanese Scuderia Sant'Ambreus ha vinto con la sua « Alfa Romeo T. I. » la Turismo oltre 1600, regolando Casali di Piacenza su una Alfa 1900 e Paesetti dell'Autieri.

Nella Categoria Gran Turismo, classe unica, nuovo successo dell'Ambrosiana con Dore Leto di Priolo che ha condotto la sua veterana « Fiat 8-V Zagato » alla vittoria con un bel 6'11" (secondo miglior tempo assoluto), rubando quasi 6 secondi al Fratello Massimo (terzo assoluto) e ben 19" a Contini della Janua, entrambi su « Fiat 8-V Zagato ».

Il sempre bravo Auricchio nella Sport Internazionale fino a 750, ha

condotto la sua guizzante « Stanguellini » ad una brillante affermazione di classe, con un tempo veramente notevole data la modesta cilindrata del mezzo, migliorando il suo tempo stabilito nella edizione precedente, con la « Fiat 8-V ». Gambaro sulla « Giau » si aggiudicava il secondo posto.

Nella Sport Internazionale fino a 1500, come già detto prima, nettissima vittoria di Carlo Leto di Priolo della Ambrosiana sulla bella Porsche 550 che Balestra su Abarth 1500 e Poggio con la Osa seguivano distanziati.

La classe « Sport Internazionale oltre 1500 » era sicuro appannaggio del milanese Benzoni su Ferrari, che col suo 6'23" si piazzava al quarto posto assoluto.

Ai fini dell'eliminatória regionale del « Volante d'Argento » risultavano primi Rabuffi di Piacenza su « Fiat 600 » nella Turismo 750, Lenti di Piacenza su « Fiat 1100/103 » nella 1300, Meyer di Modena su Borgward nella 1600 e Casali di Piacenza che con la sua Alfa Romeo 1900 stabiliva un ottimo 6'53".

Nessun incidente, salvo quello pauroso occorso durante le prove ufficiali al giovane cremonese Ferrari, che ha completamente sfasciata la sua « Aurelia 2500 » cavandosela fortunatamente con ferite di lieve entità.

Veramente brillante l'organizzazione appassionatamente curata fin nei minimi dettagli dal Dr. Tonini, direttore dell'Automobil Club di Piacenza, ottimamente coadiuvato da Emilio Fioruzzi, Presidente della Commissione Sportiva dell'A.C. di Piacenza e dagli altri valorosi collaboratori che meriterebbero tutti di venire citati agli onori della cronaca.

Il Presidente Avv. Alessandro Fabri, particolarmente e meritatamente soddisfatto per la riuscita della bella manifestazione, attorniato da numerose altre autorità si è complimentato coi vincitori.

Una cornice straordinariamente folta di pubblico entusiasta ha incitato i protagonisti vivacemente impegnati nella lotta dalle naturali tribune panoramiche di facile accesso.

Simpaticamente apprezzata e gradita da tutti la veramente immediata pubblicazione delle classifiche che ogni concorrente ha trovato già redatte poco dopo l'arrivo, esempio che speriamo verrà imitato in altre manifestazioni del genere.

Consigliamo comunque ai nostri lettori una capatina da quelle parti: solo 20 km. dalla Via Emilia bastano per far scoprire un incantevole borgo medioevale adagiato in una attraente zona preappenninica, condito dalle irresistibili attrazioni della gustosa cucina piacentina, una zona che



Carlo Leto di Priolo, vincitore assoluto della Castell'Arquato-Vernasca in azione al volante della Porsche 550, tipo Carrera

te di 20 g (venti volte l'accelerazione di gravità) per poter estrarre il liquido dai separatori.

Notevole è la corrente offerta alla scarica rapida perchè questo è un fenomeno superficiale, e nell'accumulatore Varley le superfici di contatto tra liquido e piastre sono molto sviluppate per il fine stato di dispersione della soluzione entro i separatori e per le speciali materie attive impiegate.

Gli spazi intercellulari presenti entro i fogli separatori formano poi una parete coibente che trattiene il calore e facilita l'erogazione di corrente alle basse temperature.

Gli accumulatori Varley richiedono una normale manutenzione e si presentano sempre assolutamente asciutti nella parte superiore allontanando in tal modo il pericolo delle solfatazioni ai morsetti.

Essi vengono costruiti nelle dimensioni richieste dalla produzione motociclistica, automobilistica, e aeronautica per trazione, illuminazione ed applicazioni speciali di notevole importanza.

Attualmente sono in funzione nel

mondo più di cinque milioni di tali accumulatori che vengono prodotti nei principali paesi del mondo, dall'Inghilterra, all'America, ai Paesi Bassi, alla

Spagna, al Sud Africa alla Francia alla Svizzera ed all'Italia ove tale brevetto viene sfruttato dalla nota azienda milanese SAFA.

Additivo "BP 08,, per carburanti

La British Petroleum Co. migliora i propri carburanti mediante l'attivazione con processo « Platforming ». In questo processo il distillato passa su un catalizzatore al platino puro che produce un effetto di polimerizzazione sulla struttura molecolare del carburante.

Il catalizzatore si trova allo stato di notevole suddivisione ed offre quindi una grande superficie di contatto.

Il carburante attivato con questo processo viene indicato con la sigla « 08 » ed offre una combustione più veloce, elimina il battito in testa, e riduce i depositi. Aumenta quindi la potenza e l'accelerazione.

In Italia il processo « Platforming » viene eseguito sui carburanti Agip.

Il carburante « Supercortemaggiore 08 » viene ricavato dalla separazione

del metano greggio estratto dai pozzi di Cortemaggiore. La componente umida, la gasolina, viene trattata con il processo indicato e raggiunge i 92-94 N.O. R.M. senza aggiunta di piombo tetraetile.

In Lombardia e in Emilia viene posto in vendita il carburante « Cortemaggiore 08 » (84-86 N.O. R.M.) ottenuto per cracking catalitico da petrolio greggio estratto dai pozzi di Cortemaggiore. Il trattamento « Platforming » permette di escludere l'aggiunta di piombo tetraetile.

Nelle altre regioni d'Italia viene venduto il carburante « BOA 08 » ottenuto per polimerizzazione catalitica del prodotto crackizzato da greggio di importazione nella Raffineria di Porto Marghera.

G. P.

pistoni
CAMPIONI DELLA PIÙ ALTA
PERCORRENZA CHILOMETRICA

NO-EX
TINNED PISTON

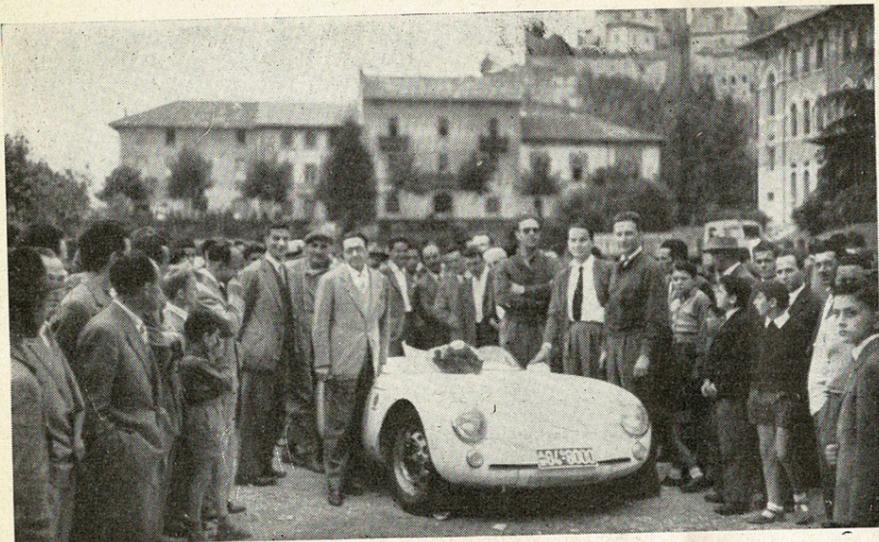
camicie
IN GHISA PERLITICA
IN GHISA MEEHANITE

NORTON

COSTRUITE SU LICENZA DALLA C. A. I.

MILANO - VIA AGUDIO 4 - TEL. 981930

Concessionari: Soc. MEA - Via Agudio, 4 - ang. Corso Sempione 44 - MILANO - Soc. OMNIA AUTO - Via Alessandria 159/c - ROMA - Soc. SCA - Via Erigate Parigiane, 110 r - GENOVA - Soc. SCA - Corso Sommeiller, 17 - TORINO - Soc. GENERAL AUTO Via Carducci 46 - NAPOLI - Plinio FERRARI - Via Adigetio 12 - VERONA



Protagonisti della corsa piacentina dopo l'arrivo. Si riconoscono i fratelli Carlo, Dore e Massimo Leto di Priolo, Martinengo e Facetti

merita davvero di venire meglio conosciuta, come questa gara ha cominciato a fare ed in modo egregio. A. Z.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Leto Di Priolo Carlo (Porsche 550) 6'00"4/10; 2. Leto Di Priolo Dore (Fiat 8-V Zagato) 6'11"; 3. Leto di Priolo Massimo (Fiat 8-V Zagato) 6'16"8/10; 4. Benzoni Angelo (Ferrari 166 MM.) 6'23"; 5. Contini Ettore (Fiat 8-V Zagato) 6'30"8/10; 6. Ferrini Marco (Alfa Romeo SS Zagato) 6'31"5/10; 7. Auricchio Vincenzo (Stanguellini 750) 6'32" e 8/10; 8. Petracchi Guido (Fiat 8-V) 6'34"9/10; 9. Quartara Emanuele (Fiat 8-V) 6'38"3/10; 10. Gambaro Mario (Giar S 750) 6'41".

CATEGORIA TURISMO - Classe fino a 750 cmc.

1. Filatori Umberto (Dyna Panhard) 7'42", km. 76.168; 2. Gianni Vittorio (Fiat 600) 7'57"4; 3. Pozzoli Luisa (Dyna Panhard) 7'57"6; 4. Scrivanti Massimo (Fiat 600) 8'08"2; 5. Turri Enrico (Renault 750) 8'25"2; 6. Ragnoli Giacomo (Fiat 600) 8'30"1; 7. Beretta Emilio (Fiat 600) 8'34"3; 8. Olla Federico (Renault 750) 8'42"8; 9. Rabuffi Sergio (Fiat 600) 8'47"7; 10. De Carolis O. (Fiat 600) 8'51"; 11. Tagliacchi G. (Fiat 600) 8'54"6; 12. Omati C.te Mario (Fiat 600) 8'57"2; 13. Luraschi Franco (Fiat 600) 9'10"9; 14. Parenti Paolo (Fiat 500 C) 9'30"8.

Classe oltre 750 fino a 1300 cmc.

1. Corazza Giovanni (Fiat 1100/103) 7'10"9, km. 81.666; 2.2. Alemanni Ezio (Fiat 1100/103) 7'18"; 3. Pellini Giorgio (Fiat 1100/103) 7'19"4; 4. Cocchetti Arrigo (Fiat 1100/103) 7'21"; 5. Facchinetti Mario (Fiat 1100/103) 7'25"; 6. Lenti Giancarlo (Fiat 1100/103) 7'25"4; 7. Boccenti Dino (Fiat 1100/103) 7'25"8; 8. Marangoni Edoardo (Fiat 1100/103) 7'32"4; 9. Tavola Luciano (Lancia Appia) 7'36"; 10. Bellone Gina (Fiat 1100/103) 7'38"5; 11. Cardinali Pasquale (Fiat 1100/103) 7'39"8; 12. Cifarelli G. (Fiat 1100/103) 7'43"4; 13. Gabbiani Rolly (Fiat 1100/103) 7'44"2; 14. Fulgoni Fausto (Fiat 1100/103) 7'45"5; 15. Bottarelli Franco (Fiat 1100/103) 7'54"6; 16. Marconi Ettore (Fiat 1100/103) 7'57"; 17. Facchetti Angelo (Fiat 1100/103) 7'58"; 18. Giroldi Vitale (Fiat 1100/103) 8'03"5; 19. Alba Brugnoli Scorti (Fiat 1100/103) 8'07"9; 20. Pighi Pietro (Lancia Appia) 8'08"2.

Classe oltre 1300 fino a 1600 cmc.

1. Nicosia Eraldo (Fiat 1400) 7'54"4, km. 74.177; 2. Pellicelli Mario (Fiat 1400) 8'51"8; 3. Gregotti Edgardo (Fiat 1400) 9'09"8.

Classe oltre 1600 fino a 2000 cmc.

1. Martinengo Franco, 6'51"4, km. 85.537; 2. Casali M.se Alessandro 6'53"; 3. Paesetti Mario 6'55"; 4. Garavaglia

Amedeo 7'03"4 5. Zocchi Ramazzi A. 7'06"; 6. Pallastrelli Lodovico 7'12"5; 7. De Cassago A. 7'14"4; 8. Sutti Antonio 7'19"8, tutti su Alfa Romeo.

CATEGORIA GRAN TURISMO

Classe unica

1. Leto Di Priolo D. (Fiat 8-V) 6'11", km. 94.851; 2. Leto di Priolo M. (Fiat 8-V) 6'16"8; 3. Contini Ettore (Fiat 8-V) 6'30"8; 4. Ferrini dr. Marco (Alfa Zagato) 6'31"5; 5. Petracchi Guido (Fiat 8-V) 6'34"9; 6. Quartara Emanuele (Fiat 8-V) 6'38"3; 7. Fiora Walter (Fiat 8-V) 7'09"8; 8. Raimondi Luigi (Alfa Giulietta) 7'21"6; 9. F. G. Zerba Pagella (Alfa Giulietta) 7'29"7.

CATEGORIA SPORT

Classe fino a 750 cmc.

1. Auricchio Vincenzo (Stanguellini) 6'32"8, km. 89.587; 2. Gambaro Mario (Giar S 750) 6'41"; 3. Bozzini Piero 7'20"; 5. Moretti Enzo (Fiat 500 C) 9'7".

Classe oltre 750 fino a 1500 cmc.

1. Leto Di Priolo C. (Porsche 1500) 6'00"4, km.h. 97.641; 2. Balestra Giuseppe (Abarth 1500) 6'43"2; 3. Poggio Angelo (Osca 1100) 6'55"; 4. Manelli Gianni (Fiat Manelli) 7'17"7; 5. Compostella Faustino (Fiat 1100 S) 7'25"1; 6. Guerci Virgilio (Fiat 1100 S) 7'43"5; 7. Evangelista Renato (L. Appia) 7'56"2.

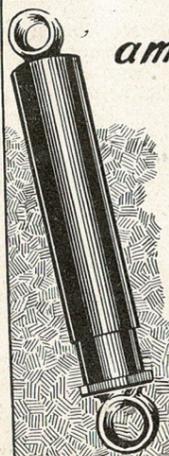
Classe oltre 1500 cmc.

1. Benzoni Angelo (Ferrari 166 MM.) 6'23", km.h. 91.879; 2. Maccarini Arrigo (L. Aurelia B. 20) 7'08"8; 3. Fiorani Antonino (Maserati sport) 7'14"5; 4. De Cassago A. (Alfa Romeo) 7'19"3.

Medie migliori rispettivamente sui due settori: Castel-Arquato-Lugagnano, Km. 5,600 e Lugagnano-Vernasca Km. 4,175.

Filatori Umberto (750 Turismo) 104.725-55,769
Corazza Giovanni (1300 Turismo) 119,078-57,452
Nicosia Eraldo (1600 Turismo) 104,451-53,410
Martinengo Franco (2000 Turismo) 129,225-58,846
Leto di Priolo D. (Gran Turismo) 144.205-65,004
Auricchio Vincenzo (750 Sport) 130,905-62,938
Leto di Priolo C. (1500 Sport) 147,688-67,125
Benzoni Angelo (oltre 1500 Sport) 139,608-62,992

I records precedenti sui due settori erano stati segnati da Consalvo Sanesi che nel 1953 pilotando fuori gara l'Alfa Romeo « Disco Volante » 3000 aveva fatto registrare le rispettive medie di Km/h. 160,764 e 69,709 con risultante media complessiva di Km/h. 103,194.



ammortizzatori 

L'ammortizzatore revisionato dei 20-30.000 Km.

Officina specializzata nella revisione e ricostruzione di ammortizzatori nazionali ed esteri.

SERVIZIO ACCURATO
collaudo grafico e massima garanzia

ORAM

Via Rasori 2 - MILANO - Tel. 496.052

Brillante esordio del Rallye dei Colli Euganei

Essendo nostro desiderio presentare sempre una manifestazione, in modo realistico, non trascurando di mettere in evidenza anche tutte quelle mancanze che si sono rivelate, affinché gli organizzatori vi pongano rimedio nelle edizioni che seguiranno, parleremo del « I° Rallye dei Colli Euganei » organizzato giovedì 2 giugno dall'Automobile Club di Padova, mettendo in evidenza la maggiore deficienza che ha disgustato un po' tutti i concorrenti.

Intendiamo parlare del servizio di cronometraggio. E' questa una piaga che man mano che le gare di regolarità si vanno diffondendo si fa sempre più sentire. Abbiamo una certa pratica in materia, dato che da parecchi anni seguiamo molte manifestazioni regolaristiche italiane e quindi siamo certi che gli organizzatori non se ne avranno a male per quanto diremo.

A Padova il servizio di cronometraggio, svolto dai cronometristi delle sezioni di Padova, di Treviso e di Verona è stato un vero obbrobrio. Abbiamo compiuto l'intero percorso della gara, in macchina con il commissario della C.S.A.I. ing. Longo ed abbiamo visto cronometri i quali segnavano dei tempi differenti gli uni dagli altri. Cronometristi impacciati, i quali prendevano i tempi non tanto al passaggio della vettura sulla linea del traguardo, ma a



Bernardi, terzo assoluto, insegue la macchina del Dr. Papini nel tratto a velocità controllata.



Caratteristico quadro della partenza davanti alla Fiera di Padova.

« suono » cioè in funzione del rumore che un motore faceva nel passare davanti alla linea del traguardo. Più un motore urlava e prima veniva preso il tempo.

E' giunta l'ora di finirla, perchè in tal modo non si può più andare avanti. La Federazione Italiana Cronometristi deve intervenire affinché in tutte le gare, ma soprattutto in queste gare di regolarità, nelle quali l'esattezza del cronometro è un po' tutto, ogni cosa si svolga nella normalità. Occorre che la F.I.C. si preoccupi delle « patacche » dei suoi soci ed occorre che le notevoli cifre sborsate dagli organizzatori alla F.I.C. corrispondano ad un servizio sicuro e garantito.

Nelle gare di regolarità automobilistica che si svolgono al giorno d'oggi e che gli organizzatori cercano di rendere più difficile e complicate, il servizio di cronometraggio ha la massima importanza, è l'unico fattore che regni sovrano. Se questo servizio rivela delle manchevolezze di una certa importanza, la regolarità della manifestazione, la fiducia nei risultati che vengono comunicati risulta nulla e gli sportivi che vi hanno partecipato si allontanano dalla sala della premiazione disgustati, amareggiati con propositi di non più ritornare a quella competizione.

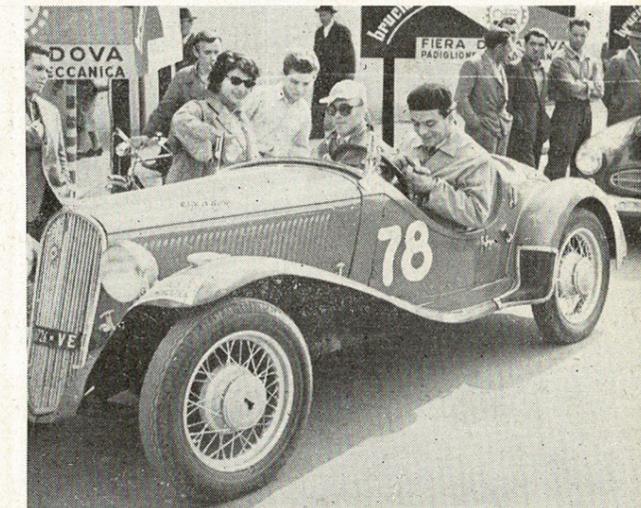
Ma, amici lettori, che fiducia può avere un concorrente, nei risultati che vengono annunciati, quando questi ven-

gono modificati a più riprese, quando mancano nella classifica nomi di concorrenti, nomi spariti nei conteggi dei cronometristi e che si è poi costretti ad aggiungere all'ultimo momento e che occupano le prime posizioni? Quale fiducia si può avere nell'opera dei cronometristi, quando alla sera viene premiato come vincitore il concorrente « X » e poi alla mattina, ci si accorge che invece il vincitore è un altro?

Rispondiamo: nessuna. In tal modo un risultato non è più accettato, ma viene messo in dubbio ed anche la stessa prova del vincitore viene sottovalutata.

Abbiamo parlato chiaro, anche se questo può far scatenare le ire dei « magnati » delle lancette; abbiamo parlato chiaro, perchè il giornalista deve essere al servizio del pubblico, dei concorrenti, delle organizzazioni e perchè è giunta l'ora che ci si svegli affinché i risultati delle gare di regolarità non vengano sfalsati da cronometristi impacciati e incapaci.

Per quanto concerne l'organizzazione, curata dai diri-



Il concorrente Umberto Genovese, su un vecchio « spyder » Fiat 1100, prima della partenza.