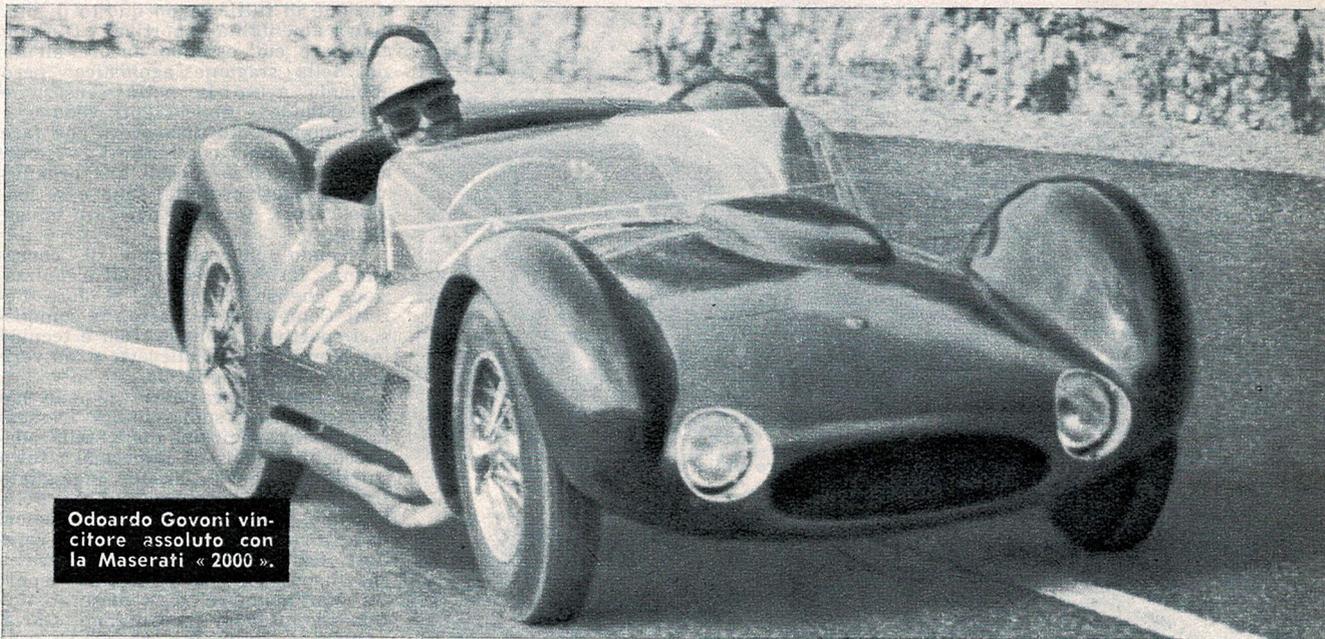


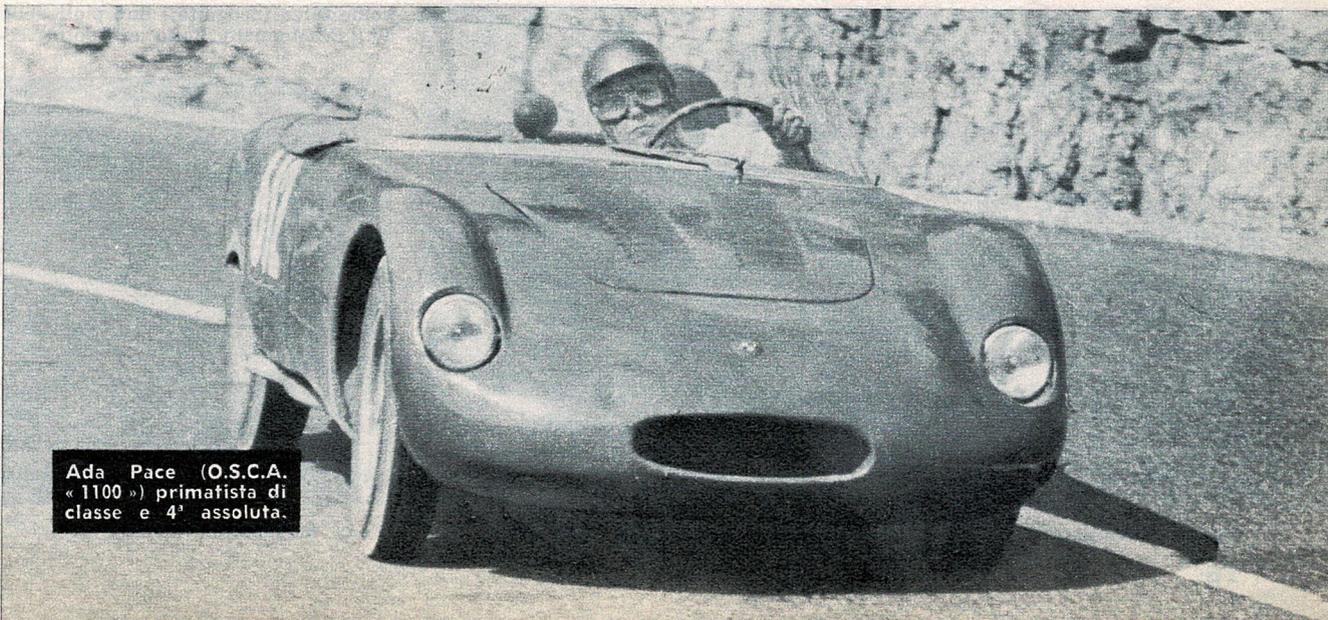
# MANCATO DUELLO FRA FERRARI E MASERATI NELLA CORSA IN SALITA PIU' VELOCE D'EUROPA

**A**lla corsa in salita Stallavena-Boscochiesanuova, valevole per il Campionato Italiano di velocità per le vetture della categoria Turismo e Gran Turismo, per il Trofeo della Montagna, per il campionato triveneto velocisti e per il campionato della F.I.S.A., non poteva certamente mancare il successo. E questo per una ragione semplicissima: posta in apertura della stagione automobilistica, la competizione organizzata dai dirigenti l'Automobile Club di Verona, ha la funzione di banco di prova per uomini e macchine in vista delle successive e più probanti corse. Dopo la stasi invernale, durante la quale si sono affilate le armi, si sono rinnovati i quadri delle varie scuderie, si sono migliorate e potenziate le macchine, si sono verificati i passaggi dei conduttori da vetture meno impegnative a bolidi di maggiore potenza, la corsa veronese copre il vero ruolo di mettere a fuoco le doti delle vetture, rivelandone gli eventuali punti deboli. E questo perché qualsiasi prova — la più esauriente — non è mai completa, come una gara dove la macchina, sfruttata al massimo, e dove il guidatore, spinto dal fattore agonistico, chiede tutto a se stesso e al suo mezzo.

Una volta (e dicendo ciò intendiamo qualche anno fa), vi era la corsa sulle Torricelle che svolgeva questo compito, ma era una gara troppo breve e troppo facile. Ora è stata sostituita dalla Stallavena-Boscochiesanuova che a ragione è stata definita come la più veloce corsa d'Europa. Dal punto di partenza a quello di arrivo corrono 15,300 km., di pendenza varia, disseminati da curve di vario raggio, veloci alcune, strette e addirittura tornanti altre. La lunghezza e soprattutto le velocità che si possono raggiungere (lo scorso anno Giulio Cabianca con l'O.S.C.A. « 1500 » aveva raggiunto la cima in 7'20"2/10 alla media di 125,125 km/h) rendono la gara veramente indicativa a tutti gli effetti. I conduttori sono costretti a richiedere al mezzo meccanico e a se stessi il meglio, senza mai un attimo di tregua o di esitazione. Insomma, la Boscochiesanuova è una vera competizione sotto

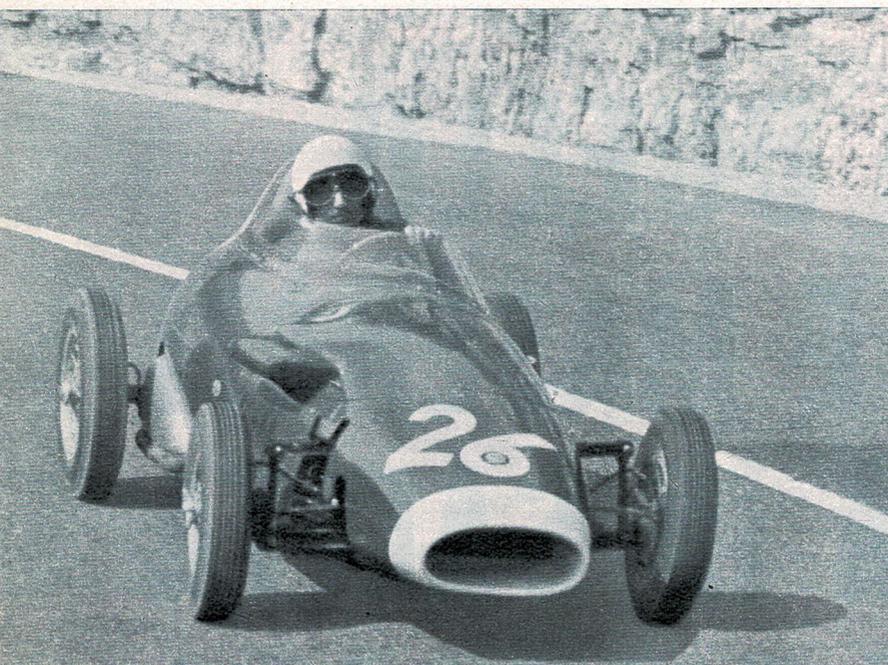


Odoardo Govoni vincitore assoluto con la Maserati « 2000 ».



Ada Pace (O.S.C.A. « 1100 ») primafista di classe e 4' assoluta.

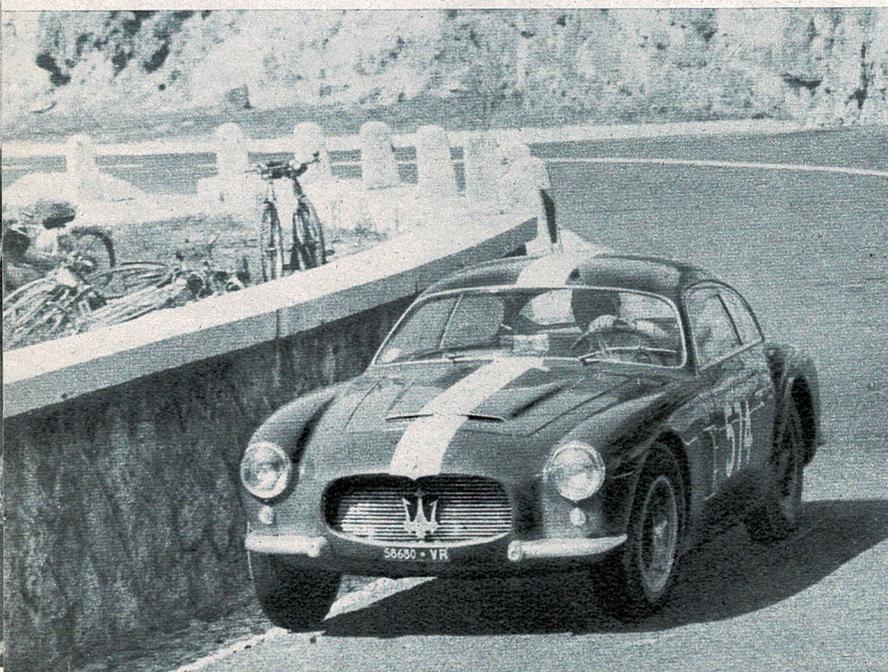
# Mancato duello fra Ferrari



**Gastone Zanarotti (Stanguellini Junior) vincitore di classe e quinto assoluto.**



**Edoardo Lualdi su Ferrari « 250 G.T. » vincitore della classe « oltre 2500 G.T. ».**



**Giacomo Moioli con la Maserati « 2000 » si è imposto nella « 2500 cc. G.T. ».**

ogni aspetto. Ed è proprio per questo che i piloti la preferiscono per il loro debutto stagionale.

Quest'anno gli iscritti sono stati 194 e i partenti 149: cifre che parlano chiaramente sotto tutti i punti di vista. Diremo subito che l'attesa per la gara era grande, anche perché praticamente con essa entravano in vigore i nuovi regolamenti sportivi. Costruttori, preparatori, dirigenti di scuderia e gli stessi piloti, attendevano con ansia le verifiche per vedere con quale criterio avrebbero lavorato i commissari tecnici preposti a questo compito. Sappiamo per certo che dalla C.S.A.I. erano state impartite disposizioni molto precise al riguardo, disposizioni che oseremmo chiamare ferree. E all'inizio in tal senso si sono comportati a Verona i commissari tecnici. Abbiamo visto respingere in un primo tempo una Fiat « 600 », perché non portava sul frontale il marchio « 600 » che posseggono tutte le vetture di serie della casa torinese. Anche per qualche macchina sport erano state fatte alcune difficoltà, dato che le misure limite non erano state rispettate al millimetro. Ma poi — come era logico — è subentrato il buon senso (e di questo deve essere dato atto ai commissari tecnici e a quelli sportivi) e tutti sono stati ammessi. La serietà, però, con cui era stato impostato il lavoro ha dato i suoi buoni frutti: esposte le classifiche, trascorso il tempo regolamentare per i reclami, nessuno si è presentato e ogni cosa si è conclusa con piena soddisfazione di tutti. Segno questo di una nuova mentalità sportiva? Difficile giudicare ciò, essendo ancora all'inizio della stagione agonistica: però abbiamo avuto la netta sensazione che quando i concorrenti vedono e si rendono conto di avere a che fare con commissari coscienziosi — senza essere pignoli — e con una organizzazione quasi perfetta, sono e si sentono sicuri, protetti nei loro giusti diritti.

Dicendo ciò, abbiamo di conseguenza fatto un elogio all'organizzazione che se lo merita, al dott. Peretti Colò, al dott. Basso, ai commissari sportivo Gianni Restelli e tecnico ing. Ferdinando Collevati e al verificatore Lorenzo Caccia.

Ma vediamo ora la corsa, nelle sue premesse e nei suoi sviluppi. L'essenza della terza edizione della Stallavena-Boscochiesanuova si impervia tutto sul duello che si sarebbe ingaggiato tra il solitario rappresentante della Ferrari (che correva per i colori della Scuderia Castellotti), il veronese Giulio Cabianca, che aveva a sua disposizione la « due litri » sport di Maranello, e i « maseratisti » Odoardo Govoni e Giuliano Giannardi, che pilotavano le nuove « 2000 c.c. » della casa di via Ciro Menotti; come terza incognita i due piloti delle W.R.E. Mennato Boffa e Adolfo Te-

deschi. Come secondo motivo di interesse, vi era il record di Cabianca, che poteva sembrare a prima vista imbattibile, ma che tutti i conduttori sopracitati in cuor loro si ripromettevano di demolire.

Questa la fisionomia della corsa alla vigilia. Le prove — svoltesi in parte sotto la pioggia — avevano fatto vedere come Giulio Cabianca dovesse ancora una volta considerarsi il favorito « N. 1 »: infatti era stato lui a segnare il miglior tempo. Ma Odoardo Govoni gli era subito sotto e quindi anche il centese poteva aspirare alla vittoria. Si poteva anzi affermare che se la strada fosse stata bagnata, Cabianca avrebbe avuto partita vinta, disponendo di una vettura più pesante, e quindi più attaccata al terreno, mentre se la strada fosse stata asciutta la corsa si sarebbe decisa sul filo della frazione di secondo.

Tutti questi ragionamenti, tutte queste previsioni erano però destinate a cadere. In una seduta supplementare di prove, la « 2000 c.c. » di Maranello cedeva nel motore; portata immediatamente a Modena, non poteva venir riparata e quindi Cabianca veniva a trovarsi a piedi. In tal modo scompariva il favorito d'obbligo, e i « maseratisti » e i piloti delle W.R.E. (che montano il nuovo due litri del Tridente) rimanevano i soli a disputarsi la vittoria e a tentare l'attacco al record assoluto dell'assente Cabianca.

Dal quartetto di nomi « papabili » è balzato fuori in modo imperioso Odoardo Govoni. Il giovane pilota di Cento ha ancora una volta in questa corsa dimostrato tutta la sua classe e forse ancor più che nelle competizioni precedenti.

Govoni è sì uno specialista delle corse in salita, ma la Boscochiesanuova per le velocità che vi si raggiungono, è una corsa a sé stante e soltanto un pilota maturo si può imporre. Govoni è questo conduttore; il suo tempo è stato di 7'22"8/10 quindi leggermente superiore al record, ma ciò nulla toglie alla sua prestazione. Egli ci ha confessato di non aver tirato al massimo per ragioni prudenziali, ma poteva fare di più; del resto la sua fenomenale « due litri » Maserati, ha risposto in pieno a tutte le sollecitazioni, senza mai denunciare un punto debole; ci troviamo veramente di fronte a un mezzo meccanico che difficilmente troverà rivali. L'unico conduttore che poteva insidiare Govoni, doveva essere Mennato Boffa. Il napoletano che guidava la nuova W.R.E. « 2000 » è giunto a 1'8/10 dal vincitore: un imperfetto funzionamento del cambio ha ritardato la marcia del bravo conduttore nella parte finale del tracciato. Messa a punto, questa macchina potrà impensierire molte avversarie; Boffa poi è un guidatore ormai completo sotto tutti i punti di vista. In-



**Tony Mognaschi vincitore con la « Giulietta S.V. » della « 1300 cc. G.T. ».**

# Maserati alla Boscochiesanuova

teressantissima la prestazione di Giuliano Giovanardi che per la prima volta si cimentava alla guida di una vettura Sport (Maserati «2000»); il modenese si è classificato terzo assoluto dopo una corsa incisiva: anche lui ha perso tempo nel tratto finale o più precisamente negli ultimi tornanti. Ad ogni modo Giovanardi avrà modo di rifarsi: il passaggio da una Gran Turismo a una Sport è sempre un grosso salto, ma Giovanardi ha dimostrato di saperci fare anche su queste vetture.

Delle prestazioni di Ada Pace (O.S.C.A. «1100») si può ancora parlare come di cose sbalorditive, superlative, o altro? Pensiamo proprio di no, dato che la torinese ci ha abituati ormai a corse realmente entusiasmanti. Anche alla Boscochiesanuova Ada è riuscita con la sua saettante Sport, a fare molto meglio di decine e decine di altri validissimi concorrenti, conquistando la vittoria di classe, ma quello che conta di più il quarto posto assoluto e un nuovo record di classe. Altro conduttore che merita un elogio in questa nostra rassegna dei meglio classificati nella classifica generale: Gastone Zanarotti, che con la Junior «Stanguellini», si è classificato quinto assoluto con il tempo di 7'53"4/10. Una corsa incisiva anche quella di Edoardo Lualdi, classificatosi sesto assoluto e ritornato per l'occasione alla guida della Ferrari «250 GT».

Se il record assoluto non è caduto, molti sono stati invece i records di classe demoliti. Così Giuseppe Lombardi sulla Puch nella classe 500 c.c. Turismo, dove ha preceduto Borghesio e Cabella; Massimo Leto di Priolo con l'Alfa «Giulietta T.I.» nella classe 1300 Turismo, dove ha battuto Ricci e Bonetto; Eraldo Nicosia con l'Alfa Romeo «1900 T.I.» nella classe 2500 sempre Turismo; Gianfranco Moroni con la piccola Berkeley nella classe 500 Gran Turismo; Dore Leto di Priolo con la Fiat «Abarth Zagato» nella classe 700 c.c. Gran Turismo; Tony Mognaschi con l'Alfa «Giulietta Zagato» nella classe 1300 Gran Turismo; la già citata Ada Pace con l'O.S.C.A. «1100» nella classe 1150 Sport. Questi sono i piloti, nuovi recordman di classe.

Altri che si sono messi in luce: Vittorio Santini (700 c.c. Turismo), Vincenzo De Milano (1150 c.c. Turismo), Sapia (850 c.c. Gran Turismo), Doratti (1150 c.c. Gran Turismo), Giacomo Mololi (2500 c.c. Gran Turismo), Edoardo Lualdi (oltre 2500 c.c. Gran Turismo).

GIANNI MARIN

## LE CLASSIFICHE

### CATEGORIA TURISMO

Classe fino a 500 cc.: 1. Lombardi (Puch) 10'56"7 (record), media km. 83,874; 2. Borghesio (id.) 11'11"; 3. Cabella (Fiat 500) 11'13"5; 4. Marini (id.) 11'24"9; 5. Alfa (id.) 11'27"4.

Classe 700: 1. Santini (Fiat 600) 9'57", media km. 92,261; 2. Dalla Torre (id.) 9'59"1; 3. Genta (id.) 10"; 4. Nassa (id.) 10'3"4; 5. Marzi (id.) 10'12"8.

Classe 1150: 1. De Milano (Fiat 1100 T.V.) 9'17"7, media km. 92,774; 2. Fallani (id.) 9'55"6.

Classe 1300: 1. Leto di Priolo Massimo (Giulietta T.I.) 8'49"2 (record), media km. 104,082; 2. Ricci (id.) 9'1"2; 3. Bonetto (id.) 9'5"; 4. Baboni (id.) 9'6"8; 5. Sinibaldi (id.) 9'12"7.

Classe 2500: 1. Nicosia (Alfa Romeo 1900 T.I.) 8'48"3 (record) media chilometri 104,259; 2. Turri (id.) 8'49"8.

### CATEGORIA GRAN TURISMO

Classe fino a 500: 1. Moroni (Berkeley) 9'56"4 (record) media chilometri 92,354; 2. Zugliani (id.) 10'26"4; 3. Guiccardi (Fiat 500) 11'16"4; 4. Ciarpaglini (Fiat Abarth-Zagato) 11'23"1; 5. Massidda (id.) 11'24"4.

Classe 700: 1. Leto di Priolo Massimo (Fiat Abarth-Zagato) 8'41"8 (record) media km. 105,558; 2. Capra (id.) 9'17"4.

Classe 850: 1. Sapia (Fiat Abarth-Zagato) 9'2"4 media km. 101,549; 2. Cussini (id.) 9'4"4; 3. Prada Moroni (id.) 9'6"2; 4. Gonella (Fiat Abarth) 9'18"8.

Classe 1150: 1. Doratti (Lancia Appia) 9'15"4, media km. 99,172; 2. Trivellato (Fiat Zagato) 9'32"1; 3. Agazzi (Lancia Appia) 9'33"8; 4. Zancaner (Lancia Appia Zagato) 9'34"4; 5. Da Crema (id.) 9'40"3.

Classe 1300: 1. Mognaschi (Alfa Romeo Giulietta) 8'14"8 (record), media km. 111,318; 2. «Kim» (id.) 8' e 17"2; 3. Bulgari (id.) 8'25"4; 4. Wisel (id.) 8'40"5; 5. De Leonibus (id.) 8'44".

Classe 2500: 1. «Noris» (Maserati Zagato) 8'34"6, media km. 107,035; 2. Leto di Priolo Dore (Fiat Zagato 8 V) 8'48"2; 3. «D'Artagnan» (Porsche) 8'50"7.

Classe oltre 2500: 1. Lualdi (Ferrari «250 G.T.») 7'56", media km. 115,714; 2. Toselli (id.) 7'58"7; 3. Flaccadori (id.) 8'34".

### CATEGORIA SPORT

Classe fino a 1150: 1. Pace Ada (Osca) 7'41"1 (record), media chilometri 119,453; 2. Tesini (Lotus-Climax) 8'18"; 3. Bricchetti (Osca) 8'36"6; 4. Manelli (id.) 8'42"2.

Classe 2000: 1. Govoni (Maserati 2000) 7'22"8, media km. 124,390; 2. Boffa (W.R.E. 2000) 7'24"6; 3. Giovanardi (Maserati 2000) 7'33"5.

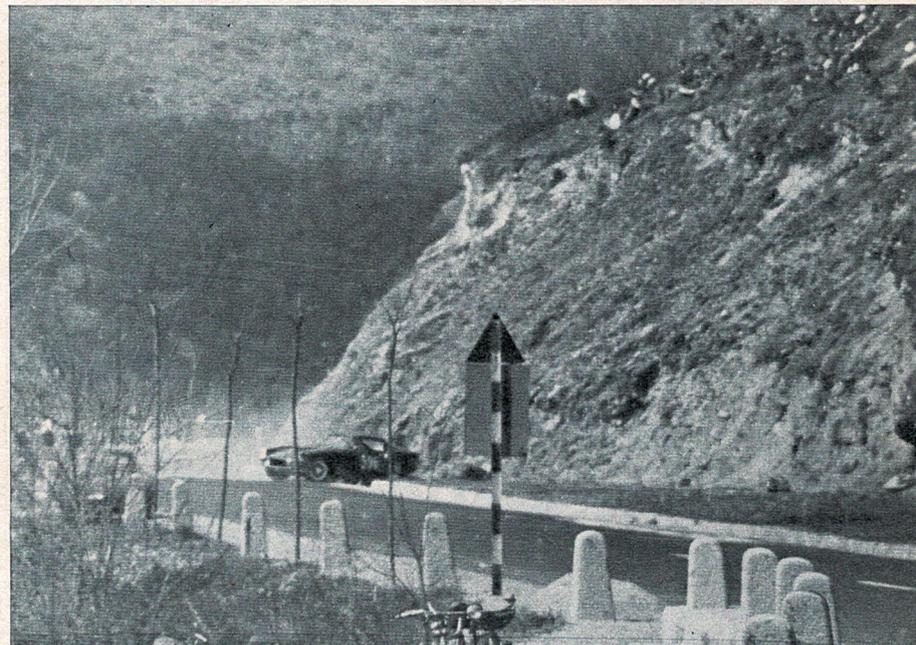
Categoria Junior: 1. Zanarotti (Stanguellini) 7'53"4, media km. 116,350; 2. Zuegg (id.) 8'23"; 3. Rota (Moretti Spec.) 8'32"6; 4. Rossini (Stanguellini) 9'1"; 5. «Jack» (Volpini) 9'16"6.

### CLASSIFICA GENERALE

1. Govoni 7'22"8; 2. Boffa 7'24"6; 3. Giovanardi 7'33"5; 4. Pace Ada 7'41"1; 5. Zanarotti 7'35"4; 6. Lualdi 7'56"; 7. Toselli 7'58"7; 8. Mognaschi 8'14"8; 9. «Kim» 8'17"2; 10. Tesini 8'18".



Spettacolare questa innocua uscita di strada della Junior di Giancarlo Moiso.



Sbandata del milanese Canaparo con la Ferrari «250 G.T.».



Cesare Largaiolli su Lancia «Appia Zagato» in piena sbandata.



«Tête-à-queue» di Gabrio del Torre al volante della Fiat «Abarth Zagato».