



Sergio Mantovani, con la Maserati 2000, prima di prendere il « via » da Cortina.

CLIMA INVERNALE A CORTINA

Dominio delle medie cilindrata nell'VIII Coppa delle Dolomiti

(Dal nostro inviato)

CORTINA, luglio. — Clima invernale quest'anno a Cortina per la Coppa delle Dolomiti. Ma l'inclinazione del tempo non è un trattamento particolarmente sfavorevole che la natura riserva a questa bella gara alpina. Tutte le Dolomiti, e non in questi giorni soltanto, hanno un colore invernale con le cime dei monti punteggiate di neve, le strade fangose per l'abbondante pioggia caduta, i villeggianti (quelli che sono restati) coperti di lana fino al collo. Addio passeggiate sui sentieri, addio bagni di sole. Non resta che immergersi nella lettura accanto al suggestivo fuoco del camino e consultare l'orario ferroviario pensando di tornarsene a casa.

A vero dire, il tempo non è stato poi così cattivo con la «Coppa». Domenica mattina, quando le prime macchine presero il «via», il cielo era terso e nel sole risplendente Cortina ci apparve come in una riuscita cartolina illustrata: arzilla, linda, pur nel vivace contrasto di colori, gioiosa. Non fu per molto: nel primo pomeriggio il cielo tornò torvo e l'acqua riprese a cadere agghiata, senza respiro, malinconica.

Questo il clima della corsa, un clima, peraltro, che non incide gran che sui risultati tecnici. Anzi questa VII edizione della Coppa delle Dolomiti passerà alla storia come una delle più dense di contenuto giacché quasi tutti i records sono crollati, e non di poco, all'infuori di quello generale della corsa in possesso di Paolo Marzotto. Tuttavia, sia Mantovani con la Maserati 2000 sia Cabianca con l'Osca 1500 ci si sono avvicinati di molto. Parrà strano che siano state due macchine di media cilindrata a dominare la corsa, ma la cosa è spiegabile non soltanto considerando l'ottima prestazione dei due piloti ma anche le deficienze meccaniche che colpirono la macchina di uno dei probabili vincitori, Gerini. Questi aveva iniziato benissimo scalando il Falzarego e il Pordoi a tempo di record. Sul Rolle e a San Martino, poi, diminuì il suo slancio attardato evidentemente dall'avarizia (il distacco della piastra che ancora il puntone della sospensione posteriore) che andava manifestandosi. Gerini, in effetti, fu il solo che si oppose efficacemente alla marcia di Mantovani e Cabianca. Ammendola, al volante di una Ferrari 3000, non fu mai in lotta per la vittoria anche a causa della non perfetta efficienza della sua macchina, ma conquistò comunque il 4. posto assoluto. Cornacchia dovette effettuare tre rifornimenti poiché ebbe il serbatoio forato perdendo così tempo prezioso; Pezzoli non dispose, a sua volta, di un mezzo nelle migliori condizioni.

Questi guai, piccoli e grossi, che colpirono i piloti in possesso delle macchine più potenti non attenuano peraltro la portata della vittoria di Mantovani. Egli stesso superò il record di Marzotto nella scalata del Falzarego. Cabianca fece addirittura miracoli sul Pordoi battendo lo stesso Mantovani e il vecchio record di Paolo Marzotto, un record che quest'ultimo aveva stabilito con la Ferrari 3000. Ma il nuovo record, come si è detto, è ora di Gerini con il tempo di 37'34". Mantovani, dunque, compì una delle imprese più

belle e se nell'ultima parte non avesse avuto delle noie agli ammortizzatori, tanto che per ovviare a questo inconveniente effettuò un rifornimento non previsto onde aumentare il peso, egli sarebbe oggi probabilmente il nuovo recordman della corsa. La sua Maserati corrispose perfettamente allo sforzo e bisogna dire che in questa sua vettura migliorata (più potente di una decina di CV, dotata di un nuovo cambio) essa sembra poter sostenere ottime chances la minaccia portata dalla Ferrari-Mondial.

Giulio Cabianca, con la sua prestazione, offuscò indubbiamente il successo di Mantovani. Appena 47" divisero i due sul traguardo e questo dice quanto Cabianca seppe sfruttare la sua agile Osca 1500 che si rivelò sulle strade delle Dolomiti ormai perfettamente a punto dopo che il costruttore ha provveduto ad adeguare gli organi della trasmissione all'aumentata potenza del motore. Con questo successo Cabianca è tornato ad aver fiducia in sé stesso e ciò significa che le prossime gare lo vedranno sicuro partecipante. Da rilevare che su tutti i passi ove Mantovani prevalse su di lui, il distacco che lo separò dall'avversario diretto non cedette mai i 25". Un risultato che si commenta da sé. Giacché parliamo della classe 2000 della categoria sport, dobbiamo rilevare anche l'ottima gara di Dalla Favera che al volante della nuova Alfa Romeo Super Sprint si classificò al terzo posto e al sesto assoluto ottenendo così il miglior risultato relativamente alle macchine di serie.

Al 7. posto della classifica generale si insediò Gatta con la Lancia 2500 preparata dai romani Vari e Micheli. Gatta non riuscì a battere il record precedente stabilito da Umberto Marzotto con una macchina della Scuderia Lancia, ma la sua corsa fu degna di rilievo soprattutto considerando che egli si assicurò il miglior tempo della sua classe su tutti i passi.

All'infuori di questo risultato e della media generale della corsa, come abbiamo rilevato poc'anzi, tutti gli altri records, parziali e totali, sono stati migliorati. Vi riuscì Monti (Stanguellini), vincitore della 750 sport che migliorò il suo stesso record di quasi 10 minuti, prevalendo sul bravo Tinazzo. Vi riuscì Carini (Alfa Romeo T.I.) che coprì il percorso in 3h 35'23" contro 3h 46'15" impiegati da Dalla Favera lo scorso anno. Carini ebbe in Quadrio un pericoloso avversario che purtroppo non potette terminare la corsa a causa di un incidente. Bini, assoluto e vincitore della classe 1100 con l'Osca, abbassò di oltre 5 minuti il tempo di Cabianca dando vita ad un aspro duello con Gian Carlo Scotti che lo superò sul Rolle. Bini si rifecce così dell'amarezza patita all'Aquila distanziando Giardini di oltre 7 minuti.

Dominatore assoluto della sua classe fu Luciano Ciolfi che era al volante di una Fiat 1100 Zagato preparata da Giannini. Il tempo di Ciolfi è inferiore di oltre 11 minuti a quello record precedente ed è sintomatico il fatto che egli abbia conquistato il 12. posto in classifica generale nettamente prevalendo su tutti i passi. Apprezzato oppositore di Ciolfi fu Zafferi per la prima volta al volante di una 1100 Zagato.

Gianni (Fiat 103), infine, si assicurò la vittoria nella 1100 Turismo speciale dopo l'abbandono di Colombo che l'aveva preceduto sul Falzarego e sul Pordoi. Un altro suo tenace oppositore fu Gidoni, figlio del presidente dell'A.C. organizzatore, che al passaggio da Belluno era primo con 35" di vantaggio sullo stesso Gianni, ma poi dovette abbandonare.

Vogliamo ricordare anche l'11 posto assoluto di Elio Zagato su Fiat 8 V, e il 13. di Campels su Aurelia 2500.

Se molti dei records furono battuti si dovette anche alle migliorate condizioni stradali sebbene il fatto che, in alcuni punti, i lavori fossero tuttora in corso abbia ostacolato un po' la marcia dei concorrenti.

Lo sforzo congiunto degli A.C. delle Venezie e particolarmente di quello di Belluno, su cui grava in massima parte l'organizzazione della gara, seppe ammirevolmente concatenare la manifestazione. Tra gli artefici dell'organizzazione ricordiamo il Presidente dell'A.C. Belluno Ferruccio Gidoni, il direttore di corsa ing. D'Alvise, Gerini, Sacconi, Chiaradia, Grattarola, Gamberini, Massimo Ravera quest'anno non potette fornire interamente il suo prezioso e illuminato contributo ma la sua presenza a Cortina valse a noi e a moltissimi altri a salutare un caro amico. Egli, comunque, fu uno dei segretari della manifestazione.

Presenziarono la gara il Ministro Ponti, il presidente della C.S.A.I. de Unterrichter, il direttore generale della S.A.R.A. Cav. del Lavoro Finzi, il presidente dell'A.C. Catanzaro Dott. Leone il direttore dello stesso sodalizio avv. Finelli.

Piero Casucci

CLASSIFICA GENERALE

1. Mantovani (Maserati 2000) in ore 3.19'36"2, media km. 91.319; 2. Cabianca (Osca 1500) in 3.20'23"3; 3. Gerini (Ferrari 3000) in 3.2'30".

CLASSIFICHE PARZIALI

Turismo di serie speciale
— Classe 1300: 1. Gianni (Fiat) 103) 3.49'57"4; 2. Gorza (Id.) 3.55'13"3; 3. Crotti (Lancia Appia) 3.59'48"4; 4. Valsona (Fiat 103) 4.02'17"4; 5. Bessan (Id.) 4.08'03"4.

Classe oltre 1300: 1. Carini (Alfa Romeo 1900) 3.35'23"2; 2. Paesetti Mario (Id.) 3.50'03"3; 3. Yossipovich (Id.) 4.04'10"4; 4. Ferrini (Id.) 4.10'27"4.

Categoria Gran Turismo
Classe 1300: 1. Ciolfi (Fiat P. F.) 3.40'10"2; 2. Guidetti (Fiat Zagato) 3.45'24"4; 3. Samuele (Id.) 3.47'34"4; 4. Hampel (Porsche) 3.49'28"4; 5. Eron (Id.) 3.53'08"4.

Classe oltre 1300: 1. Gatta (Lancia Aurelia 2500) 3.33'23"2; 2. Zagato (Fiat Zagato 8 D) 3.39'16"2; 3. Negri (Lancia Aurelia) 3.48'09"2; 4. Salice (Id.) 3.47'03"2; 5. Pellegrini (Fiat Zagato 8 V) 3.48'46"2.

Categoria sport

Classe fino a 750: 1. Monti (Fiat Stanguellini 750) 3.34' e 20"; 2. Tinazzo (Fiat Giannini) 3.51'07"2; 3. Ferrazzi (Fiat) 3.53'38"2; 4. Rugolo (Fiat Stanguellini) 3.59'58"2; 5. Calre (Renault) in 4.15'08"2.

Classe 1100: 1. Bini (Osca) in 3.28'23"2; 2. Giardini (Osca) in 3.35'27"2; 3. Cocconcelli (Zagato) 3.58'58"2; 4. Busineh (Fiat Bertone) 4.00'56"2; 5. Campostella (Fiat) 4.16'18"2.

Classe 2000: 1. Mantovani (Maserati 2000) 3.19'36"2; 2. Cabianca (Osca 1500) 3.20' e 23"3; 3. Dalla Favera (Alfa Romeo) 3.32'18"2; 4. Lubich (Porsche 1300) 3.50'29"2; 5. Ricci (Gordini 2000) 3.50'38"2.

Classe oltre 2000: 1. Gerini (Ferrari 3000) 3.20'30"2; 2. Ammendola (idem) 3.27'57"2; 3. Campels (Lancia Aurelia 2500) in 3.43'36"2; 4. Cornacchia (Ferrari 3000) 3.45'50"2; 5. Perri (Lancia 2500) 3.53'14"2.

CLASSIFICA GENERALE

1. Mantovani (Maserati 2000) in ore 3.19'36"2, media km. 91,319; 2. Cabianca (Osca 1500) in 3.20'23"3; 3. Gerini (Ferrari 3000) in 3.2'30".

CLASSIFICHE PARZIALI

Turismo di serie speciale

—Classe 1300: 1. Gianni (Fiat) 103) 3.49'57"4; 2. Gorza (id.) 3.55'13"; 3. Crotti (Lancia Ap-
pia) 3.59'48"; 4. Valsona (Fiat 103) 4.02'17"; 5. Bessan (id.) 4.08'03".

Classe oltre 1300: 1. Carini (Alfa Romeo 1900) 3.35'23"; 2. Paesetti Mario (id.) 3.50'03"; 3. Yossipovich (id.) 4.04'10"; 4. Ferrini (id.) 4.10'27".

Categoria Gran Turismo

Classe 1300: 1. Ciolfi (Fiat P. P.) 3.40'10"; 2. Guidetti (Fiat Zagato) 3.45'24"; 3. Samuele (id.) 3.47'34"; 4. Hampel (Porsche) 3.49'28"; 5. Egon (id.) 3.53'08".

Classe oltre 1300: 1. Gatta (Lancia Aurelia 2500) 3.33'23"; 2. Zagato (Fiat Zagato 8 D) 3.39'16"; 3. Negri (Lancia Aurelia) 3.46'09"; 4. Salice (id.) 3.47'03"; 5. Pellegrini (Fiat Zagato 8 V) 3.48'46".

Categoria sport

Classe fino a 750: 1. Monti (Fiat Stanguellini 750) 3.34' e 20"; 2. Tinazzo (Fiat Giannini) 3.51'07"2; 3. Ferrazzi (Fiat) 3.53'38"2; 4. Rugolo (Fiat Stanguellini) 3.59'58"; 6. Calre (Renault) in 4.15'08".

Classe 1100: 1. Bini (Osca) in 3.28'23"; 2. Giardini (Osca) in 3.35'27"; 3. Cocconcelli (Zagato) 3.58'58"; 4. Busneh (Fiat Bertone) 4.00'56"2; 5. Campostella (Fiat) 4.16'18"3;

Classe 2000: 1. Mantovani (Maserati 2000) 3.19'36"2; 2. Cabianca (Osca 1500) 3.20' e 23"3; 3. Dalla Favera (Alfa Romeo) 3.32'13"; 4. Lubich (Porsche 1300) 3.50'29"; 5. Ricci (Gordini 2000) 3.50'38"2.

Classe oltre 2000: 1. Gerini (Ferrari 3000) 3.20'30"; 2. Ammendola (idem) 3.27'57"; 3. Campels (Lancia Aurelia 2500) in 3.43'36"; 4. Cornacchia (Ferrari 3000) 3.45'50"; 5. Ferri (Lancia 2500) 3.53'14".