

Entusiasmo e passione incorniciano la vittoria di Sterzi nella Bolzano - Mendola

Gli amici dell'Automobile Club Bolzano non hanno che da rallegrarsi per questa edizione della loro classica atesina, la Bolzano-Mendola, che quest'anno ha raggiunto l'apice del successo.

Successo di folla, successo di concorrenti, il tutto in uno scenario da paradiso terrestre. I dirigenti dell'A.C. Bolzano, hanno affrontato una dura battaglia, ma alla fine, ne sono usciti vincitori. Da parecchi anni seguiamo le gare della regione triveneta, ma questa è una gara che, se vogliamo essere sinceri, le supera tutte.

Nel classico scenario si è svolta se non la più bella in senso assoluto, una delle più belle corse in salita di tutta Italia.

E' stata una gara bellissima, ed anche il tempo ha steso una mano agli organizzatori, ai concorrenti, al pubblico: per tutta la gara, dense nubi hanno nascosto il sole, mitigando così un po' la temperatura che si preannunciava canicolare, permettendo così dei risultati a sensazione, dal punto di vista tecnico ed inoltre permettendo a ben 30.000 sportivi di assistere a questa fasciosa gara. Una folla, entusiasta, che incitava i concorrenti conosciuti e sconosciuti, rimanendo sempre però ordinata e consapevole della pericolosità di atti inconsulti.

Di questo ordine va dato merito all'organizzazione che si è dimostrata perfetta in tutti i dettagli, sulla linea del traguardo, come sul percorso. Sulla linea del traguardo molto opportunamente era sistemato un servizio di alto parlanti, che ha assicurato agli spettatori un commento preciso e tempestivo delle varie fasi della gara. Ma il successo alla gara, non è stato dato soltanto dalla folla, ma anche e soprattutto dal nome dei piloti: conte Sterzi, Vittorio Marzotto, Cabianca, Bordonni, e tanti altri, ne fanno fede. Questi piloti, si sono lanciati sulle dure rampe alla caccia di un record. E battere il primato di Bracco, stabilito nel 1948, con il tempo di 16' e 37", non è stata un'impresa facile, perché si doveva tentare il tutto per tutto.

Due piloti l'hanno battuto con il motto « o la va o la spacca ». I loro nomi? Bruno Sterzi e Vittorio Marzotto: la vettura usata da ambedue è stata la 2715 Ferrari.

Il vincitore assoluto è stato il conte Bruno Sterzi, il quale si è lanciato all'attacco con la solita combattività.

Ha vinto alla maniera forte e si è dimostrato ancora quel grande pilota che era anche prima dell'incidente al circuito del Garda. Per poco però non ci rimetteva le penne. Le cose sono andate così. Pochi minuti prima del via, il pilota milanese si accorse che la gomma della sua Ferrari si era afflosciata. Accorrere di meccanici, affannosa sostituzione della maligna

gomma. Ad un certo momento, mentre proseguivano le operazioni di sostituzione un folletto benigno fa sì che uno dei meccanici dia un'occhiata ad una balestra: l'occhio era rotto; Sterzi dà ordine che si sostituisca; dopo poco viene data la partenza e dopo 16'22" la vittoria. La sua media è stata di 91,650 Km/h.

Come si vede non tutto il male vien per nuocere: se la gomma non si fosse afflosciata il forte pilota non avrebbe, sicuramente condotto a termine la gara. La sua è stata una prova di forza e di audacia, condotta all'estremo delle forze e con una continuità d'azione impressionante. Suo degno rivale è stato è Vittorio Marzotto. Il giovane pilota veneto ha segnato un tempo di soli 6"2 superiore a quello di Sterzi, il che dimostra come Marzotto abbia lottato contro le lancette del cronometro. Ha lottato con quel suo stile impetuoso e con quella sua volontà caparbia: chi lo ha vinto è stata l'esperienza, quella di Sterzi. Ad ogni modo il secondo posto, con un tempo inferiore a quello di Bracco, dietro ad un « anziano » come Sterzi, non può che fargli onore.

Le loro Ferrari 2715, si sono dimostrate ancora una volta, vetture leggere e maneggevoli, dotate di una ripresa pronta, e che con un'indovinato cambio di rapporti, possono essere impiegate in mille differenti gare.

Il terzo posto, è stato conquistato da Giulio Cabianca, il quale ha abbandonato la 1100 O.S.C.A., per la 1350 sempre O.S.C.A. Il giovane pilota veronese ha dato tutto se stesso in questa gara, ma il suo tempo è stato superiore di 21"4 al record di Bracco. Però questa sua prestazione è stata eccellente, infatti non è da sottovalutare il fatto che correndo nella classe 2000, ha battuto avversari che rispondono al nome di Cacciari e di Diego Cappelli, e vetture che sono le potenti Ferrari 2000 e le Fiat 8 V. Cabianca, ha conquistato il terzo posto assoluto con quel suo sangue freddo, con quel suo calcolo al decimo di secondo, che ci fanno vedere in lui il « campione del domani ».

Dopo la gara delle motociclette, alle ore 16 precise, hanno preso il via le automobili. La prima a partire è stata la 750 turismo, nella quale ha vinto il magnifico Roberto Toledano con il tempo di 24'00"6/10. A 32" si è piazzato Marino Porfiri ed al terzo posto a ben 1'15" da Toledano, Leo Mosari dal quale ci aspettavamo molto di più.

L'Ardea di Mario Bonafini ha vinto nella classe 1100, con una sicurezza straordinaria, dando ben 2'01" al bravo Cocchi e 2'22" al veronese Mario Cremonese.

Camillo Fambri, vincitore, con la Fiat 1400, nella categoria 1500, era quasi incredulo del successo ottenuto,

continuando ad asserire di essere andato piano. Borga e Bassetti si sono piazzati al secondo ed al terzo posto. Le 1400 si sono dimostrate vetture stabili e veloci.

Chi ce l'ha messa tutta è stato Luigi Fornasari, il quale con la sua Alfa 1900, ha saputo finalmente battere le Aurelia B 21. La lotta per il primo posto nella oltre 1500 è stata condotta allo spasimo tra l'Alfa e l'Aurelia, la prima come abbiamo detto, guidata da Fornasari e la seconda dal bravo Roberto Bolla. Ha vinto il primo con 20" da Bolla, il che dimostra come la lotta in questa classe sia stata condotta allo spasimo. Al terzo posto un po' giù di « morale » si è classificato Eugenio Lubich, dal quale aspettiamo una pronta rivincita nelle successive prove.

Nella 750 G. T.I. ha vinto Renzo Mariani, il quale al volante della meravigliosa Zagato ha dato qualche cosa come 13'34" al secondo classificato Guido Gasperini.

La Porsche ha dominato nella 1500, al volante della quale stava l'esperto Lesi D'Incà. Egli ha preceduto di 1'20" la Cisitalia del giovane Poilucci, il quale ha dato una nuova prova delle sue capacità.

Nella oltre 1500, l'Aurelia di Ugo Mondini, si è presa la rivincita contro l'Alfa di Lamberco, solo 13", separano i due valorosi piloti. Al terzo posto con una gara regolare Giovanni Zucchini.

L'inclusione della Formula 3, ha deluso gli organizzatori: in fatti un solo concorrente si è presentato al via Armando Bruni, con la A.S.A. Tutto solo al via, idem all'arrivo, sicuro vincitore.

Il calmissimo D'Angeli ha vinto nella 750 sport, al volante della Parisotto; il piccolo... giocattolo, farà sicuramente molta strada. Ottime le prove di Siena e Ferrazzi.

Nella 1100 cc. Franco Bordonni, ha condotto, una gara regolare e sicura vincendo con un ottimo tempo. L'unico che lo poteva minacciare era il lunese Gidoni, il quale con la sua « vecchina », ha conquistato un ottimo secondo posto.

Del vincitore della fino a 2000, abbiamo detto.

Molto di più ci si attendeva dalla Ferrari di Cacciari. Per la Fiat 8 V di Capelli, che era alla prima gara in salita a cui partecipava, ottimo l'esordio.

Sterzi e Marzotto, nella oltre 2000: già detto; al terzo posto Bianchetti con la Ferrari 2340.

In serata all'albergo Mendola, in un lieto simposio, ha avuto luogo la pre-Le Classifiche:

miazione. MARIN GIANNI

CAT. TURISMO

Classe 750 cc.: 1. Roberto Toledano

(Fiat) 24'00"6; 2. Marino Porfiri 24'32"4; 3. Geo Nosari, 25'15".

Classe 1100.: 1. Mario Bonafini, (Ardea) 22'01"8; 2. Valentino Cocchi, (Ardea), 24'02"6; 3. Mario Cremonese, (Fiat 1100) 24'22".

Classe 1500: 1. Camillo Fambri, (Fiat 1400) 21'34"2; 2. Ernesto Borga, (Fiat 1400) 22'13"2; 3. Francesco Bassetti (Fiat 1400) 24'08"2.

Oltre 1500: 1. Luigi Fornasari (Alfa 1900), 18'45"2; 2. Roberto Bolla, (Aurelia B. 21), 19'05"8; 3. Eugenio Lubich (Aurelia B. 21) 19'07".

CAT. SPORT

Classe fino a 750 cc.: 1. Gino D'Angeli (Parisotto) 18'25"; 2. Pierluigi Siena, (Dagrada) 19'06"; 3. Massimo Ferrazzi (Fiat Siata) 19'9"4.

Fino a 1100 cc.: 1. Franco Bordoni (O.S.C.A. 1100) 17'06"2; 2. Alberto Gidoni (Fiat 1100) 18'40"6; 3. Gianni Sartorello (Fiat 1100) 23'21"4.

Fino a 2000 cc.: 1. Giulio Cabianca (O.S.C.A. 1350) 16'58"4; 2. Alberico Cacciari (Ferrari 2000) 17'52"2; 3. Diego Capelli (Fiat 8 V) 18'03".

Oltre 2000 cc.: 1. Bruno Sterzi (Ferrari 2715) 16'22" media Km. 91,650; 2. Vittorio Marzotto (Ferrari 2715) 16'28"2

3. Giampiero Bianchetti (Ferrari 2340) 17'23"4.

CAT. G. T. I.

Classe 750 cc.: 1. Renzo Mariani, (Fiat Zagato) 22'19"2; 2. Guido Gasperini, (Fiat 500) 35'54".

Fino a 1500: 1. Lesi D'Inca, (Porsche) 19'32"; 2. Pierpaolo Poilucci, (Cisitalia) 20'52"; 3. Carlo Icardi (Fiat 1100) 23'24"6.

Oltre 1500: 1. Ugo Mondini (Aurelia) 18'19"6; 2. Fedele Lamberco (Alfa) 18'32"2; 3. Giovanni Zuliani (Aurelia) 18'41".

Formula 3: 1. Armando Bruni, (A.S. A.) 23'44".

Vittoria femminile nella genovese "Tre Provincie,,

Dedicata alla memoria del capitano Capitano Soldi, si è disputata, domenica 13 luglio, con un ottimo successo, spettacolare, tecnico ed organizzativo la gara regolaristica delle «Tre Provincie», snodantesi sul percorso: Genova - Valle del Bisagno - Galleria Boasi - Gattorna - Passo del Bocco - S. Maria del Taro - Bedonia - Passo delle Cento Croci - San Pietro Vara - Sestri Levante - S. Margherita Ligure, per un totale di 196 chilometri.

E' stata una gara molto severa, comprendente due dure salite, risoltesi con l'inaspettata vittoria di una gentile signora: Evelina Berio De Nicolai che ha battuto una mezza centuria di concorrenti.

Starter d'onore il Generale Carlo Gotti, comandante del Comiliter genovese. Tra i presenti alcuni congiunti del Cap. Soldi, il direttore dell'A.C. Genova dott. Ferrari, i consiglieri del G.A.G. ed il presidente della Scuderia Quinto Angiolino Poggio.

La quasi totalità dei concorrenti ha superato regolarmente il primo tratto di gara comprendente il percorso libero Genova - Bargagli ed il settore in cui era inserito il controllo segre-

to numero uno (da Bargagli al bivio di Carasco).

Dopo aver dato atto alla vincitrice della molta bravura sfoggiata alla guida della sua Fiat 500, dobbiamo segnalare la bella prestazione del Cap. Costa, secondo classificato nella prima classe e secondo assoluto con un distacco di appena 2/5 di secondo dalla capolista.

La classe seconda è stata vinta brillantemente da Rinaldo Repetto su Fiat 1100, Giacomo Calcagno su Lancia Aprilia si è affermato nella classe oltre 1100 cmc. con 2'38" 4/5 di penalizzazione.

Un buon terzo del numero complessivo dei concorrenti era costituito dai piloti della scuderia Quinto

Organizzazione perfetta, dovuta agli ottimi registi dell'A.C.G. — direttore di corsa dott. Ferrari, segretario Cavenago, commissari Fezzardi, Novelli, Bonadeo, e preciso come sempre l'operato dei cronometristi.

Nel corso della gara tutti i concorrenti giunti oltre la discesa di S. Maria del Taro hanno lanciato fiori sulla Croce ricordo eretta recentemente dal Comiliter di Genova in memoria del Capitano Ettore Soldi, ivi perito il 28

giugno dell'anno scorso durante la disputa del «I Rallye del mare e dei monti».

Al termine della corsa dopo il ricevimento sociale, a S. Margherita Ligure, si è svolta la premiazione dei concorrenti e la distribuzione dei premi ai corridori genovesi primi classificati nella eliminatória ligure 1951 del «Volante d'Argento» alla Recco - Uscio.

DARIO G. MARTINI.

Le classifiche:

Classe 2.a (oltre 1100 cmc.): 1. Calcagno Giacomo (Lancia Aprilia) 2'38" e 4; 2. Montoja Pedro (Fiat 1400) 3' e 15"2; 3. Salengo Vittorio (Lancia - Aurelia) 4'25"2; 4. Alvigini Giulio (Fiat 1400) 5'2"; 5. Maura Guido (Simca 1200) 8'45"1.

Classe 2.a (fino a 1100 cmc.): 1. Repetto Rinaldo (Fiat 1100) 37"4; 2. Pelizza Gino (Lancia Aprilia) 1'14"3; 3. Tafani Michele (Fiat 1100) 1'22"; 4. Taddei Fausto (Lancia Ardea) 1'28"4; 5. Facchinetti Mario (Fiat 1100) 1'30"2; 6. Azario Vittorio (Fiat 1100) 1'32"2; 7. Cifarelli Giovanni (Fiat 1100) 1'45" e 1; 8. Gheri Emanuele (Fiat 1100) 2' e 25"2; 9. Mazzolini Otello (Fiat 1100) 3'7"2; 10. Angeloni Pietro (Lancia Ardea) 5'28"1; 11. Bassino Carlo (Lancia Ardea) 19'5"2; 12. Panazza Franco (Fiat 1100) 25'19"2.

Classe 1.a (fino a 750 cmc.): 1. De Nicolai Evelina (Fiat 500) 24"2; 2. Costa Mario (Fiat 500) 24"4; 3. Berio Enrico (Fiat 500) 25"4; 4. Agrifoglio Augusto (id.) 27"4; 5. Gavazzoni Aroldo (id.) 34"1; 6. Berio Renato (id.) 37" e 1; 7. Borneto Carlo (id.) 40"4; 8. Cucco Giovanni (id.) 46"4; 9. Tuo Tullio Piero (id.) 55"; 10. Coppola Edoardo (id.) 1'00"3; 11. Fellini Walter (id.) 1' e 10"3; 12. Falcone Giovanni (id.) 2'8" e 2; 13. Cremonini Bruno (id.) 2'15"3; 14. Cagnoli Corrado (id.) 2'27"2; 15. Gardella Rinaldo (id.) 2'32"3; 16. Paganello Ettore (id.) 2'55"3; 17. Grasselli Carlo (id.) 5'18"; 18. Balestrero Giorgio (id.) 16'14"2.

Classifica generale: 1. De Nicolai Evelina; 2. Costantonio Mario; 3. Berio Enrico; 4. Agrifoglio Augusto; 5. Gavazzoni Aroldo; 6. Berio Renato; 7. Repetto Rinaldo; 8. Borneto Carlo; 9. Cucco Giovanni; 10. Tuo Tullio Piero.



Sorridente ed applaudita, la signora Evelina Berio De Nicolai ritira i Trofei che le competono quale vincitrice della Coppa Ettore Soldi.