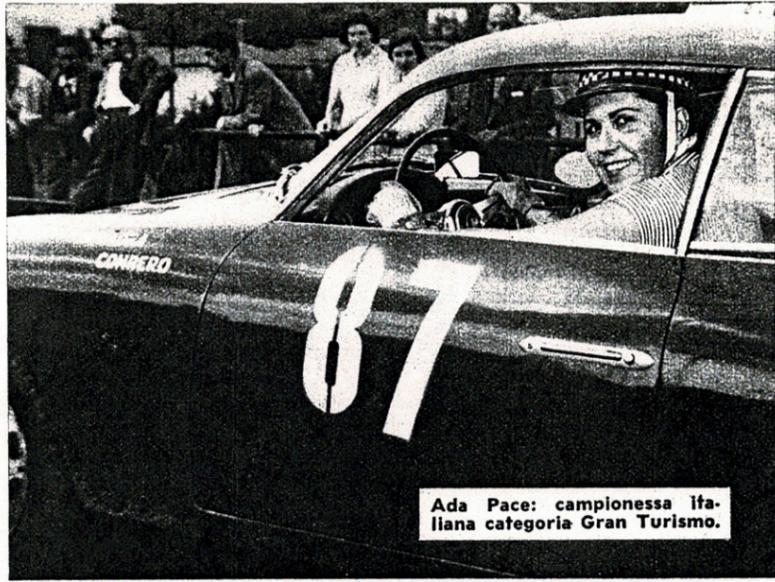




Maria Cristina Nicosia: campionessa italiana categoria Turismo.



Ada Pace: campionessa italiana categoria Gran Turismo.

FOLLA DI CAMPIONI:

L'attività sportiva automobilistica italiana si è svolta anche durante la stagione testé trascorsa sotto il negativo influsso dei tragici avvenimenti di Le Mans 1955 e della Mille Miglia del 1957. Infatti sino all'edizione dello scorso anno della classica corsa bresciana, lo sport dell'automobile in Italia era stato molto intenso e caratterizzato da una serie di manifestazioni che avevano avuto come sede percorsi stradali o circuiti cittadini. L'incidente di Guidizzolo fece convergere l'interesse dell'opinione pubblica sui lati negativi delle corse automobilistiche e le Autorità politiche e sportive italiane si sentirono in dovere di emanare delle leggi che limitarono le sedi dove potevano aver luogo le corse motoristiche di velocità. Non staremmo qui a giudicare l'opportunità di certe limitazioni o di certi divieti, ma contro le decisioni prese in Italia nel settore sportivo automobilistico, sta il rifiorire, sia nel Nord-America come nel Sud-America, delle gare di velo-

cià su percorsi prettamente stradali. In Italia, invece, le gare che hanno avuto luogo nel 1958 sono state di quattro tipi: o di velocità su autodromi permanenti o semi-permanenti (vedi Monza-Modena-Vallelunga-Pergusa-Siracusa-Laghi di Ganzirri) mentre non è stato concesso il nulla osta al circuito modello del C.O.N.I. e cioè a quello di Imola) o di regolarità, o di velocità in salita oppure del tipo misto, cioè di regolarità con tratti di velocità. Importante quest'ultima concessione, dopo che lo scorso anno gli organi ministeriali avevano preso posizione contro le manifestazioni cosiddette «miste» che invece sulla falsariga di quelle organizzate inizialmente in Italia, hanno trovato in Francia largo sviluppo e una buona diffusione.

Vietando le corse di velocità su strada, la Mille Miglia edizione 1958, il Giro di Sicilia, il Giro della Calabria si sono trasformati in gare di regolarità. Mentre il Giro di Sicilia è stato malamente impostato, tanto che lungo il

Molti sono stati i « Campioni » titolati nel 1958 da una miriade di gare, e il bilancio sportivo automobilistico italiano sembrerebbe dei più lusinghieri: ma le cose non stanno così, perchè molti, forse troppi dei titoli assegnati non hanno un contenuto effettivo pari al nome sonante. E questa è la triste, reale conclusione.

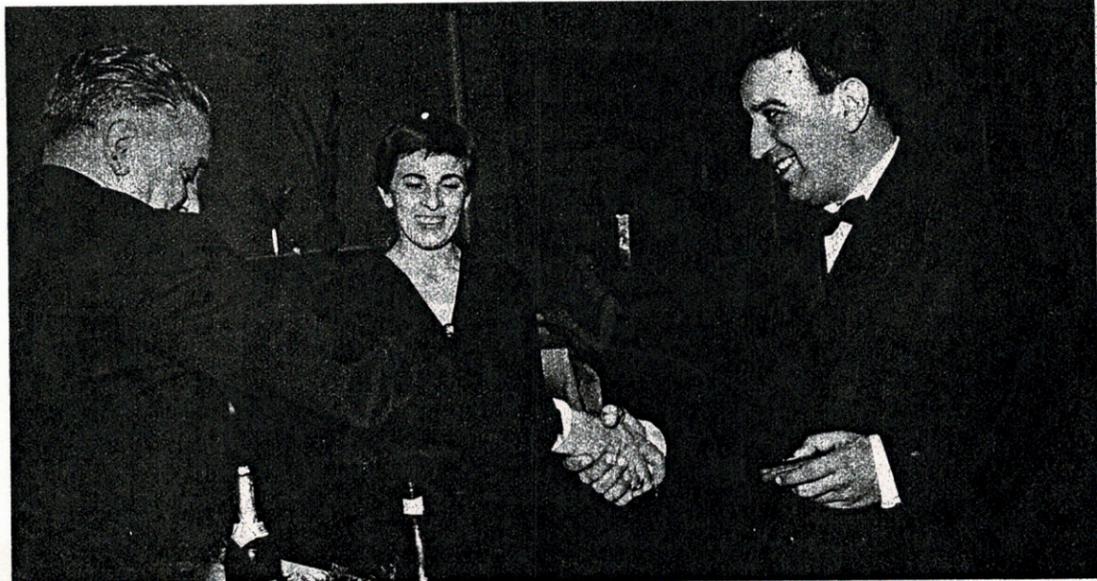
tracciato si sono svolte manifestazioni di intolleranza proprio dai più sportivi siciliani, con manifestazioni tipiche del carattere siculo, il Giro delle Calabrie — di cui abbiamo parlato sufficientemente a suo tempo — per una dimenticanza degli organizzatori e per una svista ancor più grave della C.S.A.I., dove si formano i regolamenti approvandoli evidentemente senza leggerli, ha visto la vittoria di un regolarista anziché di un velocista. Gli organizzatori catanzaresi avevano la possibilità di potersi vantare di aver fatto disputare un Giro delle

Calabrie di velocità e potevano iscriverne nel libro d'oro di questa grande corsa il nome di un velocista al volante di una vettura sport, ma invece a causa della loro faciloneria si sono visti portar via il trofeo da un regolarista al volante di una macchina più che utilitaria.

La Mille Miglia — altra corsa su strada ridotta al ruolo di corsa «mista» — pur presentandosi con una formula completamente nuova ha ottenuto lo stesso un discreto successo. I critici che non vedono altro che velocità e che non si sanno adattare



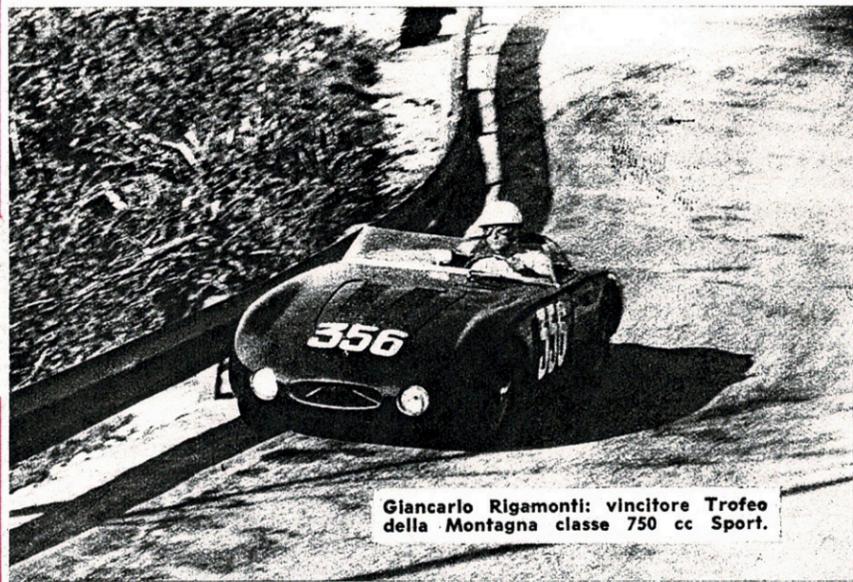
Giulio Cabianca: campione italiano categoria Sport classe 1500 cc.



Carlo Sestini (alias « Zurli »): campione italiano Turismo e vincitore Coppa della Regolarità.



Lodovico Scarfiotti: campione classe 1100 Sport e per la stessa classe vincitore Trofeo della Montagna.



Giancarlo Rigamonti: vincitore Trofeo della Montagna classe 750 cc Sport.

MA CHI È IL CAMPIONE?

ai nuovi tempi, hanno aspramente criticato la formula della Mille Miglia 1958, ma ora stanno facendo marcia indietro e questa crediamo sia la più bella prova che dimostra a sufficienza il successo della corsa bresciana. Certo la Mille Miglia 1958 non ha mosso le grandi folle. Ma la nuova corsa aveva soprattutto bisogno di farsi conoscere e adesso milioni di italiani la conoscono e già sin d'ora ne hanno decretato il successo per il 1959. Del resto la vittoria assoluta è andata a un velocista, a quel Luigi Taramazzo che proprio a Monza sulla pista più impegnativa d'Europa, ha fatto vedere le sue grandi possibilità durante la settembrina Coppa Inter-Europa.

Il 1958 ha segnato anche un rinnovamento per le corse di regolarità; non si sono infatti più avute corse — essenzialmente — a base di cronometri ma si sono posti i regolaristi su tracciati impegnativi, dove tenere la media fissata era veramente un'impresa e dove soltanto i migliori guidatori hanno avuto modo di mettersi

in luce. Gare tipiche di questo genere sono state il Rallye del Lido di Venezia disputatosi sulle Dolomiti e il Rallye della Valtellina che ha avuto come giudice indiscusso lo Stelvio.

Le gare di velocità in salita hanno avuto tutte regolare svolgimento, nessun incidente di particolare rilievo si è dovuto mai registrare e questo depone a tutto favore di queste corse, che rappresentano ancora un banco di prova ideale per vetture e per uomini.

Il bilancio quindi dell'attività sportiva 1958, stando ai dati che abbiamo riportato anche nello scorso numero e che sono stati fonte di discussione a Napoli durante il Convegno delle Commissioni Sportive, parrebbe, almeno superficialmente, prestarsi alle più rosee conclusioni; sembrerebbe quindi un bilancio nettamente positivo. Invece se questo bilancio viene paragonato o proporzionato a quanto si è ottenuto nel campo piloti per vetture dalle massime prestazioni quali le monoposto di « Formula 1 » e le

macchine Sport di massima cilindrata si presenta alquanto squallido. Oggi come oggi, di giovani che abbiano compiuto ottime cose, delle magnifiche corse nel loro campo ve ne sono, ma certo il tirocinio nelle Grand Prix è molto lungo, per cui ci vorrà qualche anno prima che uno di essi possa presentarsi al via di una corsa di « Formula 1 » con le carte in regola, ma soprattutto con l'esperienza necessaria per ben figurare e se si vuole per potersi imporre. Una ristretta cerchia di giovani che fanno bene sperare — come del resto lo stesso Enzo Ferrari l'ha fatto notare durante la sua conferenza stampa a Modena — esiste, ma ogni giudizio ora — lo ripetiamo — ci sembra avventato, soprattutto perché l'esperimento tentato dalla C.S.A.I. suddividendo i corridori in diverse categorie, non è il più favorevole per l'avvio di nuove leve alla guida dei bolidi più impegnativi. E noi siamo dell'avviso che quanto è stato fatto in Italia, suddividendo cioè i piloti in diverse cate-

gorie, con il suo meccanismo burocratico di avanzamento, non sia servito altro che a frenare ogni movimento di evoluzione nel campo dei giovani piloti.

A questo proposito — e sempre nel bilancio complessivo del 1958 — « scuole piloti » sono sorte a Roma e a Modena per incoraggiare giovani intenzionati a svolgere dell'attività sportiva automobilistica e per perfezionarli. Si potrà fare così qualche cosa per aprire le porte ai massimi cimenti a giovani che ne hanno in embrione le possibilità? Si potrà con la nuova « Formula Junior », divenuta ormai internazionale e lanciata in Italia che all'estero tanto da prevedersi sin d'ora un Campionato Formula Junior 1959 di grandissimo interesse, lanciare qualche giovane verso i cimenti più impegnativi? Pensiamo che qualche cosa di positivo si possa ottenere anche con queste realizzazioni, ma pensiamo che i risultati sarebbero molto più consistenti se anche in Italia si seguisse



Edoardo Lualdi: vincitore Trofeo della Montagna classe oltre 2600 Gran Turismo.



Carlo Mario Abate: vincitore Trofeo della Montagna classe 1300 Gran Turismo.



Odoardo Govoni: vincitore Trofeo della Montagna classe 2000 cc sport.



Carlo Coppo: campione italiano classe 1100 cc G. T. e del Trofeo della Montagna, stessa classe.



Miro Toselli: campione italiano classe 1300 cc Gran Turismo.



Feroldi De Rosa: campione italiano classe 750 cc Gran Turismo.



Giovanni Ferrero: campione italiano classe 1300 cc Turismo.



Ovidio Capelli: campione italiano classe 500 cc Gran Turismo.

l'esempio inglese, cioè basando tutto lo sport dell'automobile su di una vasta attività riservata alle vetture da competizione con corse brevi, su tracciati tormentati e non lunghi, e soprattutto correndo ogni domenica; probabilmente questa è la via più pratica e in fin dei conti la più economica per raggiungere quegli scopi che inutilmente abbiamo perseguiti seguendo strade completamente errate e con un dispendio di energie — soprattutto finanziarie — che ha dello spaventoso.

La « Formula Junior » varata nel 1958 ha dimostrato la sua vitalità nelle prove valevoli per l'assegnazione del titolo italiano. All'inizio questo campionato sembrava caratterizzato da un certo stadio di incertezza, per il fatto che non esisteva ancora un vero e proprio parco di vetture e quelle poche che esistevano avevano ancora parecchi punti deboli che le rendevano suscettibili dei più differenti guasti meccanici. Le gare riservate a queste vetture, hanno dimostrato anche come i circuiti ideali siano quelli del tipo Modena, Vallelunga, cioè brevi ma che si possano seguire le fasi di svolgimento della gara dall'inizio alla fine.

Durante le competizioni del 1958, parecchi giovani « junioristi » si sono messi in luce, giovani che rispondono al nome di Genovese, Nobile, Lucio De Sanctis, Coppo e qualche altro ancora. Era logico però che l'esperienza degli « anziani » prendesse il sopravvento e infatti il migliore in senso assoluto e Campione Italiano per la Categoria si è laureato il romano Lippi che nella classifica finale ha preceduto di 23 punti il giovanissimo Nobile. Lippi in totale ha colto due vittorie assolute, due secondi posti e altri piazzamenti. Una vittoria ciascuno è andata a Nobile e a Genovese, due giovani che si debbono seguire perché molto promettenti. Degli altri, Gastone Zonarotti ha fatto vedere ottime cose. La macchina portata alla vittoria da Lippi era una Fiat-Stanguellini trasformata e denominata « Bardahl special ».

Il Campionato Italiano di velocità delle vetture Sport si è articolato su parecchie prove e precisamente nel suo complesso sul Premio Pergusa,

Trofeo Shell, Gara Mobil, Gran Premio di Napoli, Sei Ore Esso, Targa Florio, Circuito di Caserta, 10 Ore di Messina, Circuito di Sassari, Giro delle Calabrie, Trieste-Opicina e Coppa Sant'Ambroeus. Nel complesso bisogna dire che è stato un campionato movimentato e la disputa è stata incerta sino alla fine in parecchie classi. Molti giovani si sono messi in luce, particolarmente nella Categoria Sport, cosa che fa bene sperare per il futuro. La massima classe della Categoria « Sport », e cioè la « due litri », è stata appannaggio di Adolfo Tedeschi, un giovane che ha molte possibilità, seppure ancora in embrione e che meriterebbe l'attenzione sia degli organi sportivi italiani sia di qualche casa costruttrice di macchine da corsa. Adolfo Tedeschi ha sempre pilotato la Maserati « 2000 cc. », e le sue due migliori vittorie sono state quelle conquistate a Pergusa e a Sassari; soprattutto a Sassari ha bene impressionato i tecnici presenti. Rivali di Tedeschi, il sempre valido Franco Bordini finito con due punti di distacco dal Campione e la rivelazione Mennato Boffa. Sfortunato quest'ultimo, soprattutto nell'ultima gara e cioè il Giro delle Calabrie, dove ha fatto riflettere le sue doti di pilota resistente a qualsiasi sforzo. Altri che si sono distinti durante l'annata sono stati l'anziano Franco Cortese, Gaetano Starabba e Bruno Ruffo. Giulio Cabianca al volante dell'O.S.C.A. « litro e mezzo » ha vinto il titolo per la classe di 1500 cc. il punteggio totale del veronese è di 23 punti, quello del suo immediato inseguitore, e cioè Domenico Lo Coco, è di 16 punti. Stagione quindi mauscola quella di Cabianca, pure lui da additarsi all'attenzione delle case automobilistiche. Per quanto riguarda Lo Coco, diremo che si tratta di un buon pilota che ha tutte le possibilità per avanzare ulteriormente nella scala dei valori. In questa classifica, seguono Lo Coco: Giorgio Scarlatti, l'inglese italianizzato Colin Davis e Luigi Piotti.

La Categoria Sport — come abbiamo detto più sopra — ha segnato l'affermazione di giovani e così è stato anche per quanto riguarda la classe 1100 cc. Infatti Lodovico Scarfiotti (O.S.C.A. « 1100 ») ha vinto il titolo italiano dopo una serie di prove superlative. E la vittoria è stata ancor più meritevole se si tiene conto che per la prima volta quest'anno il marchigiano guidava una vettura Sport. Lodovico Scarfiotti ha conquistato durante l'annata ben quattro vittorie e precisamente nel Trofeo Shell, nella Gara Mobil, nel Gran Premio di Napoli, nel Circuito di Caserta. Avversari di Scarfiotti, classificatisi nell'ordine alle sue spalle: Giuseppe Rossi, Umberto Bini e Francesco Tagliavia. Per la classe 750 cc. sempre della categoria sport la vittoria è stata appannaggio di Sesto Leonardi su O.S.C.A. di 750 cc. E' stato nettamente superiore agli altri classificatisi alle sue spalle, avendo avuto come unico avversario Giancarlo Rigamonti.

Nella « Gran Turismo », il campionato italiano per la massima classe e cioè la « oltre 2600 cc. » ha visto la vittoria di Luigi Taramazzo, giovane molto promettente, messosi soprattutto in luce nella vittoriosa Mille Miglia 1958 da lui disputata al volante di una Ferrari « 250 G.T. » e nella Coppa Inter-Europa. I validi avversari di Taramazzo, sono stati Zampiero, Lualdi, Villotti e l'estroso Quadrio.

Antonio Pucci ha fatto suo il titolo della classe 2600 cc. Vittoria pienamente meritata che classifica Pucci nella ristretta cerchia dei migliori guidatori italiani. Egli durante la stagione ha incontrato dei fieri avversari in Sala — sfortunatissimo a Monza durante la Coppa Sant'Ambroeus — Ciccolini e Rodenghi.

Lotta ai ferri corti tra Miro Toselli e Carlo Mario Abate nella classe 1300 cc. e assegnazione del titolo al primo dei due contendenti con largo margine, qualche cosa come 20 punti. Toselli ha condotto una stagione in tono superlativo, vincendo al Giro di Sicilia, alle sei Ore Esso, al Giro delle

Calabrie e alla Coppa Inter-Europa; altro pilota — il torinese — da seguire nella sua continua ascesa nella scala dei valori sportivi.

Campionato... polemico quello della sottoclasse 1100 cc. vinto di stretta misura da Elio Zagato (alias « Bred ») ed assegnato salomonicamente al bravo Carlo Coppo in base a un tardivo esame di coscienza della C.S.A.I.

I due contendenti hanno comunque dato vita a una serie di confronti altamente emotivi, di cui l'ultimo esempio si è avuto alla Coppa Sant'Ambroeus di Monza, gara vinta da Carlo Coppo.

Nella classe 750 cc. Gran Turismo seguiti da Ernesto Prinoth e da Alfonso Thiele. Il titolo della minima classe, e cioè la 500 cc., è andato a Ovidio Capelli, anziano ma sempre valido nostro rappresentante, e soprattutto sportivo nel vero e più completo senso della parola. Dopo di lui Argenti, D'Alessandro e Ronzoni,

Nella Categoria Turismo, classe « oltre 1600 cc. » il titolo è andato ad Alberto Federici che ha preceduto con netto vantaggio Venturi, Siagura e Moretti.

Giovanni Ferrero, soprattutto imponendosi di forza a Monza alla Coppa Sant'Ambroeus, ha fatto suo il titolo per la classe di 1300 cc., precedendo Maglione e « Aramis ». Pure netta vittoria quella di Michele Allegrini nella classe di 1100 cc.: egli ha totalizzato 47 punti contro i 16 di Ribaud suo immediato inseguitore. Il titolo per la classe 750 cc. non è stato assegnato: Anzio Zucchi leader di questa classe sino all'ultima prova, a seguito dei risultati delle verifiche susseguenti alla Coppa Sant'Ambroeus è stato tolto di classifica e squalificato per sei mesi dalla C.S.A.I. e quindi privato del titolo.

Montecuccoli Rossi con punti 21 ha vinto il titolo della classe 500 cc. seguito da Gervasi e da Galasso.

Il Trofeo della Montagna ha avuto come teatri di gara le seguenti manifestazioni: Bologna-San Luca, Corsa Monte Pellegrino, Coppa della Consuma, Varese Campo dei Fiori, Bolzano-Mendola, Trento-Bondone, Corsa Monte Erice, Colli Torinesi, Coppa

Gallenga, Sorrento-Sant'Agata, Pontedecimo-Giovi, Trieste-Opicina.

Nella classe 750 della Categoria Sport il titolo è andato a Giancarlo Rigamonti su O.S.C.A. « 750 cc. » che ha preceduto di 16 punti Sesto Leonardi e Gianni Brichetti. Per la 1100 cc. Lodovico Scarfiotti ha confermato il titolo già vinto nel Campionato Italiano, precedendo Roberto Bussinello e Umberto Bini. Odoardo Govoni è il vincitore del Trofeo della Montagna per la classe « due litri »: un titolo — uno dei pochi — che vale veramente. Dietro di lui Antonio Negri e Mennato Boffa.

Nel Gruppo « Gran Turismo », nell'ordine si sono imposti — sempre nel Trofeo della Montagna — Giovanni Kerschbaumer per la classe « mezzo litro », Ernesto Prinoth per la classe 750 cc., Carlo Mario Abate per la « 1300 cc. », Carlo Coppo per la « 1100 cc. » (vincitore quest'ultimo con netta superiorità). Nelle due massime classi, Giancarlo Sala ha fatto suo il « Trofeo » per la « 2300 cc. » dopo una bella lotta con Giancarlo Bonetto, mentre Edoardo Lualdi è stato il trionfatore della classe oltre 2600 cc. Sala ha pilotato sempre l'anziana Fiat « 8 V » e Edoardo Lualdi la Ferrari « 250 G.T. ».

Molto onore si sono fatte anche le « donne » nelle gare titolate per il Campionato Italiano di Velocità Femminile. Le due trionfatrici sono state Ada Pace di cui tutti conoscono le superiori doti di guida, quelle doti che le hanno permesso di conquistare la vittoria assoluta alla Trieste-Opicina e di battere addirittura la forte coalizione maschile alla Coppa Sant'Ambroeus nella categoria Gran Turismo e Maria Cristina Nicosia nella categoria Turismo.

Del titolo Italiano Turismo e di quello della Coppa di regolarità vinti entrambi da Carlo Sestini (« Zurli ») abbiamo già parlato nei numeri scorsi. Il bilancio quindi dello sport automobilistico italiano, stando alle cifre denunciate e ai titoli vinti, sembrerebbe essere uno dei più lusinghieri: ma le cose non stanno proprio così, perché molti, forse troppi dei titoli assegnati non hanno un contenuto effettivo veramente pari al nome sonante, e questa è la triste, reale conclusione.

GIANNI MARIN



Alberto Federici: campione italiano classe oltre 1300 cc Turismo.



Giovanni Kerschbaumer: vincitore Trofeo della Montagna classe 500 cc.



Adolfo Tedeschi: campione italiano classe 2000 cc Sport.