



BREVISPORT

A Modena la "Arena," per i Campionati Sociali

Sicuramente una delle figure più caratteristiche del mondo sportivo automobilistico italiano nel campo dei piloti delle vetture Turismo e Gran Turismo è Gastone Zanarotti, il «commendatore» che ha dato vita quest'anno a una delle più eterogenee, caotiche se si vuole, ma anche delle più forti Scuderie automobilistiche italiane e cioè la «Scuderia Arena». Agli inizi dell'annata sportiva 1957 quando Zanarotti raccolse intorno a sé i rappresentanti di Scuderie, di Automobili Clubs, della C.S.A.I. e decine di altre personalità per dar vita a questa compagine veronese, tutti parlarono di un «bluff», di una Scuderia che sarebbe durata quanto la neve al sole e le conclusioni alle quali tutti arrivavano, erano uguali: vita breve e denari gettati al vento.

Invece alla resa dei conti, qualche cosa di veramente positivo ne sortì, tanto è vero che la compagine veronese ha conquistato, con Argenti e con Cussini, due titoli di Campione d'Italia nel campo della velocità e con Largaiolli è stata sul punto di conquistare anche quello della regolarità. Decine e decine di vittorie poi, appannaggio di altri piloti della «Scuderia Arena», confermano che qualche cosa di solido è stato compiuto dagli «amici» di Zanarotti. Orbene il «Presidentissimo» — come molti sogliono chiamare Zanarotti, il quale non disdegna di scendere anche lui in gara compiendo delle acrobazie quasi pazzesche — un bel giorno, non contento di tutto questo, ha pensato di organizzare una serie di gare, riservate alle vetture Turismo, Gran Turismo e Sport, che raccogliessero al via non soltanto i piloti della sua Scuderia,

ma anche soci di altre associazioni automobilistiche per dar vita ad una giornata di sano e battagliero spirito sportivo. Molti lo tacciarono di pazzo, molti di illuso, ma Zanarotti con quella cocciutaggine che gli è propria, tenne duro e diede vita al «Campionato Scuderia Arena» riservato ai soci della «Formazione» ed a quanti altri volessero parteciparvi. In un primo tempo si pensò di gareggiare a Monza, ma poi si ripiegò su Modena dato che la direzione dell'Autodromo di Monza chiedeva... un «congruo» contributo.

Ed a Modena la giornata è riuscita pienamente, guastata soltanto in parte dalle cattive — per non dire proibitive — condizioni atmosferiche. Pioggia a non finire ha accompagnato tutte le gare, ma ha reso ancor più movimentati, interessanti ed emotivi i duelli che i vari piloti hanno ingaggiato nelle varie categorie. Ed è bene qui far subito notare, come a questa serie di prove per le quali non erano previsti né ingaggi, né rilevanti premi in denaro, abbiano preso parte non soltanto i soci della «Scuderia Arena», ma anche piloti di altre Scuderie venuti sia dalla lontana Palermo, sia da Genova, da Bologna, dalle Tre Venezie, ecc., i quali pur non competendo per i titoli del Campionato sociale della scuderia veronese, non hanno disdegnato di andare incontro a spese non indifferenti pur di passare una giornata di vero sport.

Spettatori come al solito ben pochi e non bisogna addurre il motivo dovuto alle cattive condizioni atmosferiche, dato che questo è un po' il male di tutte le competizioni che si svolgono all'aerodromo modenese. Quindi molta pioggia e pochi spettatori, nessun incidente se non alcune innocue uscite di strada dovute all'ardore con il quale alcuni concorrenti si sono data battaglia.

La prima gara della giornata ha visto in lizza le «Fiat 600» che competevano nella «Turismo di Serie preparate»: il solito Argenti ha spadroneggiato in lungo ed in largo, degna conclusione di una intensa quanto vittoriosa stagione 1957. Il bolognese infatti in tutta l'annata, iniziata favorevolmente con i Campionati Universitari di Modena, ha quasi sempre vinto, segno di una sua superiore condotta di guida, ma segno anche del possesso di una macchina che va veramente forte e che è nettamente superiore a quelle degli altri.

Attesa la prova delle «Alfa Giulietta» non certo per poter giudicare il comportamento di queste macchine già abbastanza note, quanto perché erano in lizza il Presidente dell'«Arena» Zanarotti ed il palermitano Nino Todaro, un giovane, quest'ultimo, che di gara in gara va migliorando le sue prestazioni. E la lotta, come era nelle previsioni, è stata subito accanita, condotta all'estremo: da una parte l'audacia, la spericolatezza, l'acrobatismo di Zanarotti, dall'altra la regolare — seppure veloce — condotta di guida di Todaro. L'ha spuntata il secondo, grazie anche ad una uscita di pista di Zanarotti, al quale però va il merito di aver dato spettacolo «gratuito» a tutti.

Bruno Moretti su «Alfa 1900 T.I.» ha vinto la classe oltre 1300 cc dopo una lotta appassionante con Giancarlo Carlotti, il qual ultimo deve essere considerato come uno specialista della pista modenese.

Nella «Gran Turismo», e precisamente nella classe sino a 750 cc, vittoria di un altro «abitué»: Lanzo Cussini su «Fiat Abarth 750 cc».

Una sorpresa è stata invece l'affermazione nella «sino a 1300» di Quadrio Curzio che ha battuto e con netto vantaggio il favorito «Pegaso». Nessuno si aspettava la scon-

fitta di «Pegaso» e non è da addurre motivi di maggior rendimento di macchine: Quadrio Curzio è stato nettamente più veloce del romano proprio nelle curve, dove in definitiva si è decisa la gara.

Un raggruppamento unico è stato fatto delle classi «sino a 2000» ed «oltre 2000 cc», cioè delle «Fiat 8 V», delle «Alfa 1900 SS» e delle «Ferrari 250 GT»; quest'ultime hanno logicamente monopolizzato l'interesse di tutti, avendo al volante Lualdi e Lualdi. Lualdi stilista e ragionato calcolatore, Lualdi irruente e discontinuo; il primo abordava le curve con ragionata precisione, il secondo, essendosi lasciato prendere la mano dall'eccitazione, ha compiuto due pericolosi sbandamenti, che gli hanno fatto perdere parecchio tempo nei confronti dell'avversario. E Lualdi ha ripetuto la prodezza già compiuta alla «Coppa Carri» a Monza, vincendo con ben 24" di vantaggio su Luglio.

Tra le vetture della «classe sino a 2000 cc» i fratelli Leto di Priolo hanno battagliato fra di loro: si è imposto Carlo davanti a Massimo.

Ultimo atto: la lotta tra i bolidi della «sport». Unica partenza per tutte le classi e vittoria conquistata con netta superiorità da Eugenio Monti su O.S.C.A. «1500 cc» davanti alle ben più potenti: «Ferrari Testa Rossa» di Starabba, «Maserati 2000 cc» di Govoni e di Boffa. Il «rosso volante» come nel campo sciistico è stato denominato Monti, ha fatto vedere ottime cose, dimostrando di essere più adatto alla pista che alle corse su strada.

Questa in sintesi la giornata vissuta domenica 10 novembre a Modena, una giornata — lo ripetiamo — di sana vita sportiva.

LE CLASSIFICHE

Scuderia Arena - Autodromo Modena 10 Novembre 1957

CATEGORIA TURISMO DI SERIE PREPARATE - Classe fino a 750 cmc.: 1. Argenti Luigi (Fiat 600) in 24'33" alla media di km. 86,643; 2. Dotta Franco (Fiat 600) in 25'35"; 3. Zucchi Anzio, su Fiat 600 in 27'05"; giro più veloce: Argenti in 1'32" alla media di km. 91,225.

Classe fino a 1100 cmc.: 1. Galii Paolo (Fiat 1100) in 24'33"2 alla media di chilometri 90,137; 2. Cocchetti Arrigo (Fiat 1100) in 25'40"2; 3. Castagna Arrigo (Fiat 1100) in 24'36"4 a un giro; giro più veloce: Galli in 1'28"3 alla media di chilometri 94,016.

Classe sino a 1300 cmc.: 1. Todaro Nino (Alfa Giulietta) in 24'01"2 alla media di km. 92,166; 2. Zanarotti Gastone (Alfa Giulietta) in 24'21"3; 3. Ottolini Sergio (Alfa Giulietta) in 25'41"; giro più veloce: Todaro in 1'28"3 alla media di chilometri 94,016.

Classe oltre 1300 cmc.: 1. Moretti Bruno (Alfa Romeo T.I.) in 22'36"3 alla media di km. 97,922; 2. Carlotti Giancarlo

CATEGORIA VETTURE DA G. T. DI SERIE PREPARATE - Classe fino a 750 cmc.: 1. Cussini Lanzo (Abarth) in 24' alla media di km. 92,240; 2. Fogli Franco

(Abarth) in 24'16"1; giro più veloce: Cussini in 1'28"2 alla media di km. 94,133.

Classe fino a 1300 cmc.: 1. Quadrio Curzio Alberto (Alfa Giulietta S. V.) in 21'46"2 alla media di km. 101,885; 2. «Pegaso» (Alfa Giulietta S. V.) in 21'47"9; 3. «Kim» (Alfa Giulietta) in 21'50"1; giro più veloce: Quadrio in 1'42"0 alla media di km. 103,509.

Classe fino a 2000 cmc.: 1. Leto di Priolo Carlo (Fiat 8 V) in 22'12" alla media di km. 99,693; 2. Leto di Priolo Massimo (Alfa Romeo 1900 S.S.) in 22'14"; 3. Molli Giacomo (Maserati G.T.) in 22'34" a un giro.

Classe oltre 2000 cmc.: 1. Lualdi Edoardo (Ferrari 250 G.T.) in 20'58"2 alla media di km. 105,560; 2. Luglio Camillo (Ferrari 250 G.T.) in 21'22"; 3. Dotti Sergio (Lancia B. 20) in 22'21"1 a un giro; giro più veloce: Lualdi e Luglio in 1'17" alla media di km. 107,812.

CATEGORIA VETTURE SPORT: 1. Monti Eugenio (Osca 1500) in 21'21"1 alla media di km. 103,150; 2. Starabba Gaetano (Ferrari Testa Rossa) in 1'29"1; 3. Govoni Franco (Maserati 2000 cc.) in 21'52"; 4. Bini Umberto (Osca 73) in 22'18"2 (1° classe 1100 cc.); 5. Martoglio Paolo (Stanguellini 750 cc.) in 22'19" a un giro (1° classe 750 cc.); giro più veloce: Starabba in 1'17" alla media di km. 107,812.

VITTORIA FRANCO-ITALIANA AL II RALLYE DELLA CORSICA

Confermando gli eccellenti risultati ottenuti nel corso di tutta l'annata 1957 nel campo della regolarità internazionale e che hanno culminato con le superiori prestazioni nella «Liegi-Roma-Liegi» compiuta con una Peugeot «203» e nel «Tour de France», Michel Nicol e Roger de Lageneste hanno vinto la seconda edizione del «Giro di Corsica» al volante di un'Alfa Romeo «Giulietta S.V.».

Il «Giro di Corsica» edizione 1957 si è rivelato ancora più duro di quello dello scorso anno, non soltanto per le difficoltà naturali insite nel percorso, ma anche perché si è

della vittoria va alla macchina, certamente non minor vanto deve essere ascritto all'equipaggio che non si è mai risparmiato, impegnandosi sempre a fondo ed aggiungendo a questo un'altra dote importante e cioè un perfetto autocontrollo e la massima prudenza. Purtuttavia anche l'equipaggio vittorioso ha avuto le sue peripezie che si sono concretate in quattro minuti di penalizzazione subiti al controllo dell'isola Rousse. Un'altra prova delle difficoltà che hanno dovuto superare è data dai punti di penalizzazione da essi subiti, ben 1140.

Al secondo posto della classifica



Con quanta foga la coppia Michel Nicol e Roger de Lageneste abbia condotto la gara appare evidente da questa foto, nella quale vediamo i due vittoriosi concorrenti impegnati sul tormentato percorso del Giro della Corsica al volante della Alfa Romeo «Giulietta S.V.» messa a punto dall'abile torinese Conrero.

messa della partita la pioggia che non ha concesso un attimo di tregua ai concorrenti. Prova di queste difficoltà il numero dei ritirati: dei 78 equipaggi partiti da Ajaccio soltanto 21 sono giunti alla fine.

Partito con i favori del pronostico, l'equipaggio Roger de Lageneste e Michel Nicol non ha certo fornito una grande sorpresa per la sua vittoria. Infatti esso disponeva di una macchina perfetta sotto tutti i punti di vista quale è l'Alfa «Giulietta S.V.», assistita direttamente dalla Casa milanese e preparata da quello specialista che è Conrero. L'Alfa «Giulietta S.V.» che essi avevano a disposizione non ha infatti mai denunciato un punto debole e sempre ha risposto alle esigenze ad essa imposte dalla strada alquanto tormentata. Ma se una parte del merito

generale, troviamo la coppia Pein-geon-Boitier che era alla guida di una delle vetture «ufficiali» iscritte dalla Porsche e che comprendeva ben cinque vetture al momento del «via».

Questo fa comprendere quale importanza le industrie straniere diano alle gare di regolarità internazionali, di grande valore per una conseguente campagna pubblicitario-commerciale.

La coppia che abbiamo ora ora citata, ha preceduto in classifica generale quella formata dai tedeschi Strahle-Wenscher che pilotava un'altra Porsche «Carrera» ufficiale.

Gli italiani sono stati ancora una volta i grandi assenti di questa gara, una defezione che indubbiamente deve essere ascritta in parte anche alla concomitanza del «2° Rallye di

Corsica» con la «41ª Targa Florio». Unici che si sono presentati al via, i milanesi Cambieri e Sestini su Fiat «750 Abarth Zagato». Essi però sono stati costretti al ritiro dopo pericolose avventure: sbraglio ed uscita di strada, rottura del parabrezza, leggere ferite.

Tra i principali ritiri, ricordiamo quelli di Paul Frere su «Dauphine», di Gilberte Merie (la ex-Gilbert Thirion) pure su «Dauphine», di Robert Buchet su Porsche, di Colange su Porsche, di Gacou su Alfa «Giulietta» e di Gentilini su Simca.

2° Rallye di Corsica

A. C. Corsica - 23-24 Novembre

1. Nicol-de Lageneste (Alfa Giulietta SV), 1140 p.; 2. Pein-geon-Boitier (Porsche Carrera), 1500 p.; 3. Strahle-Wenscher (Porsche Carrera), 2280; 4. Laureau-Jaeger (DB-Panhard) et M. Mes Soisbault-Rouault (Triumph TR 3), 2340 p.; 6. George (Alfa Zagato) e Picard-Bonnet (Alfa TI); 8. Wautelet-Ambrosio (Citroën ID-19); 9. Carrega-Filippi (SimcaAronde); 10. Picart-Armagnac (DB-Panhard); 11. Roque Dubard (Alfa Giulietta); 12. Levy-Hallart (Alfa Giulietta SV); 13. Guiraud (Peugeot 203).

Coppa delle Dame

1. Soisbault-Rouault (Triumph TR 3)

LE GARE A «VALLELUNGA»

(continuazione da pag. 27)

infatti una conca più adatta di questa per allestirvi un teatro così ideale. Immaginatevi, se la nostra panoramica di pag. 26 non vi è sufficiente indicazione, una conca lunga 6-700 metri e larga 150-200, tutta circondata da collinette. Ebbene, sul fondo della conca, si adagia il Circuito che sviluppa m. 1755 e offre una sede stradale variabile dai 12 ai 24 metri con sei rettilinei da 45 a 455 metri racchiusi da sei curve di raggi e sopraccrociature diverse mentre tutt'intorno vi è posto adiosa per il pubblico sia nella grande tribuna centrale scoperta, sia in quella coperta e sia infine nel «prato».

Questo per lo spettatore. Per i piloti diremo che tutto è stato studiato per assicurare al massimo la loro incolumità: innanzi tutto la velocità non sono elevate (il giro più veloce assoluto è stato compiuto alla media di Km/h 91,564) ed in seconda luogo nei punti pericolosi un'adeguata donatura di «guardrails» ammortizza e corregge anche la più impetuosa sbandata e nelle due giornate di gare se ne è avuta la piena dimostrazione considerando anche che, data la freschezza dei lavori, la pista era stata appena ricoperta di ghiaietta catramata e questo ha provocato numerosissime giravolte in tutte le serie di gare disputate senza però che se ne avessero conseguenze.

Aderenza, stabilità e sicurezza si sulteranno certamente maggiori a lavori definitivamente ultimati e probabilmente anche le velocità attuali subiranno degli incrementi ma non pensiamo però che la odierna graduatoria delle prestazioni (vetture sport 1100 - 750 - 2000) possa essere sovvertita a meno che non si studi nuovi rapporti e gomme particolari per questo impiego.

Come abbiamo detto, non sarà facile trovare condizioni così ideali per allestire altri impianti del genere soprattutto ai fini della spettacolarità ma a qualche cosa di simile, anche con spalti artificiali, non sarà certo impossibile e del resto lo dimostra l'impianto modenese che questa via ha tracciato e già da anni. Proprio l'esperienza dell'Aerodromo di Modena deve però spingere anche i più conservatori a cambiare il genere dello spettacolo, poiché le fortune di questo impianto sono andate sempre più calando, mentre pensiamo che allestendo delle manifestazioni che mirino soprattutto a dare al pubblico motivi di emozione (e arrivare a un po' di drammaticità... controllata non sarà difficile noi che i piloti si abbiano un po') riusciremo ad attirare



Una fase dell'emotiva lotta ingaggiata dai due piloti dell'Alfa «Giulietta berlina» Gastone Zanarotti e Nino Todaro, che invertiranno poi le posizioni.



Un serrato passaggio alla «boa» di «Pacífico» su Maserati, Eugenio Monti su OSCA e di Starabba su Ferrari. Eugenio Monti vincerà nella categoria sport.