

TUDOR
accumulatori

l'Automobile

TUDOR
accumulatori

10. ANNIVERSARIO DI UNA CLASSICA SU STRADA

Tempo favorevole strade migliori una grande Coppa delle Dolomiti

Gabianca su Osca stabilisce il nuovo record ad oltre cento di media

(DAL NOSTRO INVIATO)

CORTINA, luglio. I sono infatti modi di festeggiare una ricorrenza: offrendo dei doni, invitando dei fiori, stringendo semplicemente la mano al festeggiato. Gli organizzatori della Coppa d'Oro delle Dolomiti per solennizzare il 10. anniversario della loro gara hanno stipulato un patto con il Padre Siero affinché, forse per la prima volta nella storia di queste manifestazioni, degname 100 e più km. del percorso d'una magnifica sola. Questo era il secondo dei requisiti affinché fosse possibile celebrare degnamente una data così importante. L'altro requisito, la rispondenza del fondo stradale, era già un dato acquisito. Infatti, prima d'impalmare a causa della collinetta interrotta tutta la rete stradale dolomitica è stata sensibilmente migliorata sia come fondo (allungando quei tratti che ancora non lo erano), sia come tracciato (allargando le curve). Una settimana prima percorrendo queste stesse strade ci eravamo convinti che un magnifico lavoro era stato compiuto e questo significa che la Coppa d'Oro delle Dolomiti era destinata, tempo permettendo, a subire un totale risvolgimento nei tempi e nei records. E così è stato. Dai primi dati sul passaporto delle macchine si può dedurre facilmente che com-

no dei primati esistenti, i tempi stabiliti più parecchi anni or sono, avrebbe resistito, ma forse nessuno pensava che lo slancio pateroso dei piloti e la piena rispondenza dei mezzi avrebbe portato una macchina da turismo di media cilindrata, l'Alfa Giulietta Sprint sciolta di Giora a superare nettamente il precedente record stabilito nel 1953 da Paolo Marzotto su Ferrari 309. E' forse il caso di paragonare la potenza dell'un veicolo con quella dell'altro? O di citare il miglior rapporto peso-potenza della Ferrari di Marzotto rispetto a quello dell'Alfa di Giora? Eppure, tre anni fa l'impreza di Paolo Marzotto suscitò l'ammirazione di tutti e se la sua prestazione di allora è oggi olivata da quella di Giora e di altri, come vedremo, ciò si deve unicamente al grande progresso realizzato dai mezzi, al miglioramento del tracciato stradale, alle diverse condizioni atmosferiche ed anche alla esclusione delle macchine da turismo di serie che altrimenti avrebbero costituito un intralcio più o meno altro.

Non sarà facile, dunque, che tante situazioni favorevoli concorrano in seguito ma è certo che ancora una volta il campionato nazionale di cui si è rivestito più adatto alle macchine di media cilindrata che non a quelle di grossa cilindrata. Oltretutto Gendebien ha fatto questa volta le spese. Al volente di una Ferrari 3300 è giulini egli è riuscito a far molto meglio di quanto non fosse lo scorso anno con una Mercedes 300 SE (ha impiegato, quest'anno, circa 12 minuti di meno a coprire il percorso), ma nulla ha potuto contro la più armonica e più adatta Osca 1500 di Gabianca, più armonica e più adatta naturalmente, rispetto alla natura di questo percorso. La macchina è quella che è e sarebbe davvero ostoso ripeterne le doti tante volte concrete, non ha fermato, quest'anno, ma non è facile che un veicolo sia parte riuscito come l'Osca 1500 si attagli meglio alle possibilità di un pilota. Giulio Gabianca, che se volente come forse nessuno ha saputo sino ad oggi, il 130-140 CV dell'Osca 1500 non quelli che fanno al caso di Gabianca, la sagoma del veicolo è quella che si adatta al suo colpo d'occhio. Si vuol dire con questo che egli non possiede mai pilotare macchine di maggiori potenza o di differente natura? Non propriamente. Crediamo però che come ciascuno di noi si sente più a suo agio con un veicolo piuttosto che con un altro, per Gabianca l'Osca 1500 è la macchina che egli riesce, a calzare meglio o, per essere più aderenti, a sfruttare meglio.

Oggi Gabianca è il Re delle Dolomiti. Scesi sono infatti, il sabato scorso, tutti i record parziali e naturalmente quello totale. E' stato il primo a realizzare la media di oltre 100 Km. l'ora in questa strada. Che di più? Gendebien, s'è detto, ha fatto cose egregie, ma noi riteniamo che la sua macchina non fosse adatta alle strade delle Dolomiti, ancorché migliorata, e per questo riteniamo che la sua prestazione sia superiore alla posizione stessa acquisita in classifica tanto che egli è insediato da un colpo d'occhio. Si vuol dire con questo che egli non possiede mai pilotare macchine di maggiori potenza o di differente natura? Non propriamente. Crediamo però che come ciascuno di noi si sente più a suo agio con un veicolo piuttosto che con un altro, per Gabianca l'Osca 1500 è la macchina che egli riesce, a calzare meglio o, per essere più aderenti, a sfruttare meglio.

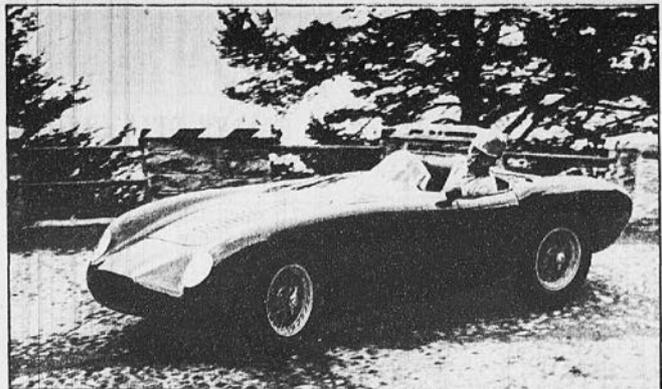
Ma ora diamo un sguardo alle singole classi che per il settore dimostrati dai singoli meriti come non mai una frazione particolare. Nella oltre 2000 sport Gendebien non ha avuto praticamente rivali tanto che il suo par bordini (Masero) 3000, che giunse a circa 15 minuti. Torz era Franco Cornacchia (Masero) che prendeva parte alle corse unicamente per motivi sentimentali essendo un fedelissimo della

Coppa delle Dolomiti. In questa classe, tutti i partiti (3) quadruplicano il traguardo. Nelle 2000 sport, l'instabile equilibrio di forze tra Fierro Carini (Ferrari a testis rossa) e Giardini (Masero), che infatti transitavano sul Falzacro con lo stesso tempo, si rompono a favore del secondo che annuncia gradatamente il suo vantaggio sino a precedere il suo rivale di circa 10" a Cortina. Dei tre partiti uno (Pozzetti) si ritirava. Il precedente record, che Giardini ha largamente battuto, apparteneva a Mastonini in un'Osca 1100. Incontrati successi dell'Osca anche nelle altre due classi della sport. Vittoria a luteramente dominato nella oltre 1000 sport di circa 10" di Montz (30 3470") e la sua prestazione avrebbe anche potuto essere più vistosa ove Vittore non avesse fortemente rallentato nella fase finale per cause che ignoriamo. In questa classe i partiti

sono stati 15 e i ritirati 7 tra cui l'ottimo Ripamonti (Dyona Porsche), che si Falzacro era secondo e Leonardi (Stanguelini) subentrato al posto di Ripamonti dopo il ritiro di quest'ultimo. Secondo di classe fuono quindi Lippi (Stanguelini) migliorando anch'egli il precedente record. Sempre con un'Osca Rossi invece la classe 1100 — classe che però era stata incorporata nella 1500 — con forte margine sul precedente record di Bini (30 2272"). Sino al Rolle sua gradita sorpresa per tutti ha costituito la prestazione di Oletto Moroli, il masoico e quattro piloti pesere, che al volante di un'Osca 1100 rimanesse tenacemente al 3. posto dopo Gabianca. Migliori. Comunque egli terminava la gara al 2. posto nella 1100 ben conservata in questa classe.

Della 1500 sport s'è detto. Gabianca e Maglioli erano gli unici che disponevano di macchine di questo cilindra-

ta e il risultato da essi ottenuto è noto. Il dominatore della gara, l'armino è stato anche Camillo Lupio che ha portato alla vittoria la Ferrari 250. Ciò significa che ancora una volta egli ha battuto le Mercedes 300 SE e Zampiero, al volante di una di queste macchine, era più che mai qualificato e ben arruolato conoscendo queste strade meglio del suo avversario diretto, Zampiero, in effetti, si produceva in una delle sue prestazioni migliori battendo gli altri guidatori della 300 SE (Zeller e Bonvicino). E' superfluo dire che Camillo Lupio ha battuto e più stesso il record di Paolo Marzotto e naturalmente quello di Gendebien dello scorso anno, cosa molto importante tenuto conto che il pilota bolognese disponeva nel 1953 di una 300 SE. Tra la Ferrari 250 di Lupio e la 300 SE di Zampiero si è inserita, nella classifica generale, la Giulietta Sprint Veloce di Giora. Basterbbe



Giulio Gabianca ha polverizzato il vecchio record della Coppa d'oro delle Dolomiti avendo realizzato, con l'OSCA 1500, la media di oltre 100 Km/h, e precedendo di oltre 4 minuti, il belga Gendebien su Ferrari 3300.

questa considerazione per commentare degnamente il rendimento delle sopradette vetture milanese che, in effetti, proprio per le prestazioni offerte in questo gara, come già nella Milie Milia e alla 1050 Km del Narburg, sono un po' considerate le reginette della 10. Coppa d'oro delle Dolomiti. E' stato questo, d'altra parte, una delle poche classi in cui sia stato un certo equilibrio fatto da Buticchi classificatosi al 2. posto, e un certo distacco a favor di meno di un minuto e mezzo. E' stato anche la classe, quindi, che ha dato la lotta più vivace tanto che al Falzacro e al Fordoli il miglioratore era stato un pilota, Sotomaggio, che la troppa occasione continua fuorviò scendeva di strada. Con lui si distinguono anche Zafferi, J. di classe nel superamento del primo passo dolomitico incontrato dalla corsa e secondo al Forcella. Anche Zafferi doveva poi ritirarsi.

Racchi, infine, la 2000 gran turismo. Nessuna sorpresa che sia stata ancora la Fiat 5 V e prevalere grazie all'ottimo prova di Toselli, ma il successo di queste macchine nessuna più un'apoteosi particolare in quanto effettuato contro un avversario, la Porsche, che sebbene di natura cilindrata sembrasse più adatta per queste prove. La pilota Seiler che arrivava in Cortina fortemente disincantato da Toselli e precedendo, invece di meno di due minuti il panonista Arzico. Di gran lunga migliorato era da Toselli il precedente record di Elio Zagato (30 1327").

CLASSIFICA GENERALE

1. Gabianca Osca 1500, 3:05.1
2. Gendebien, Ferrari 3300, 3:10.18-3.5.
3. Lupio Ferrari 250, 3:10.33-3.5.
4. Marzotto Ferrari 309, 3:10.33-3.5.
5. Zampiero Mercedes 300 SE, 3:10.33-3.5.
6. Lippi Ferrari 250, 3:10.33-3.5.
7. Zeller Ferrari 250, 3:10.33-3.5.
8. Rossi Osca 1100, 3:10.33-3.5.
9. Moroli Osca 1100, 3:10.33-3.5.
10. Bordini Masero 3000, 3:10.33-3.5.
11. Pozzetti Alfa Romeo 1500, 3:10.33-3.5.
12. Carini Ferrari 250, 3:10.33-3.5.
13. Toselli Fiat 5 V, 3:10.33-3.5.
14. Bini Alfa Romeo 1500, 3:10.33-3.5.
15. Vittore Osca 1100, 3:10.33-3.5.
16. Moroli Alfa Romeo 1500, 3:10.33-3.5.
17. Sirevans Stanguelini Alfa Romeo 1500, 3:10.33-3.5.
18. Bonfanton Mercedes 300 SE, 3:10.33-3.5.
19. Lippi Osca 1100, 3:10.33-3.5.
20. Stanguelini Alfa Romeo 1500, 3:10.33-3.5.

SUPERCORTE MAGGIORE la potente benzina italiana

SENZA AUMENTO DI PREZZO

DA 92-94 A

Q.M.

n.o. r.m.

più benzina con un litro

SUPERCORTEMAGGIORE 98-100 N. O. R. M. HA UN ALTO PESO SPECIFICO: UN LITRO PESA DI PIÙ, QUINDI SVILUPPA PIÙ ENERGIA E FA PERCORRERE UN MAGGIOR NUMERO DI CHILOMETRI.



che differenza.. corro di più e consumo di meno!

l'unica con additivo **Q.M.**



Q.M.

Direttore
GIOVANNI CANESTRINI
Redattore capo responsabile
PIER LUIGI SAGGONA
Edile dell'Ente dell'Automobile L.E.I.
Stanziale Tummolini - Roma
Viale Università, 38