

PER MERITO DI FERRARI IL TRICOLORE SVENTOLA NEL CIELO DI REIMS

(Dal nostro direttore)

Il classico meeting internazionale di Reims, sebbene nessuna delle tre grandi corse in programma fosse titolata di campionato mondiale, è stato estremamente interessante e forse più indicativo dal lato tecnico e sportivo, di altre manifestazioni anche se coronate del prestigioso titolo mondiale.

Le tre competizioni in programma a Reims, hanno tutte avuto notevole importanza, ed è interessante, anche a tanta distanza dalla loro effettuazione, esaminarne da vicino gli aspetti e le conseguenze.

LA «12 ORE», PER VETTURE «GRAN TURISMO»,

Delle grandi prove di Reims, questa gara ha probabilmente fatto versare più fiumi d'inchiostro di ogni altra ed ha alimentato polemiche che continuano tuttora e che avranno, almeno speriamo, salutari conseguenze per tutta l'impostazione avvenire del nostro sport. La «12 Ore» di Reims è stata la prima grande manifestazione di fondo organizzata all'estero esclusivamente per vetture «Gran Turismo» e naturalmente su di essa si sono accentrati gli sguardi curiosi ed interessati dei critici e degli esperti.

Si può subito constatare che questa gara ha avuto un successo totalitario ed indiscutibile, ed ha affermato la validità di una formula ed il suo vitale interesse tecnico, sportivo, industriale e di propaganda. Sta di fatto comunque che la «12 Ore» è stata una corsa veloce, estremamente combattuta in ognuna delle 5 classi, incerta ed appassionante ed ha dimostrato che anche le macchine da «Gran Turis-

simo» fanno spettacolo e possono degnamente sostituire, in determinate gare, le ibride vetture sport attuali che hanno probabilmente finito di dire la loro parola, almeno allo stato attuale dei regolamenti e della costruzione automobilistica mondiale.

Infatti nel 1956, la «12 Ore» venne vinta nella classe minore dalla *Renault* a 140,858 Km. all'ora, media che si può confrontare con i 136,737 Km. all'ora raggiunti quest'anno dalla *Panhard* vincitrice. Così si possono paragonare i 164,572 Km. all'ora delle *Porsche* ufficiali del 1956, con i 156,969 Km. delle *Porsche* attuali e finalmente i 177,949 Km. delle *Jaguar* ufficiali del 1956, con i 167,409 Km. della *Ferrari* prima assoluta. Come si vede, le «Gran Turismo» hanno raggiunto delle velocità che non sfigurano affatto nei confronti di quelle record ottenute appena un anno fa sullo stesso circuito dalle più famose vetture sport del mondo in forma ufficiale.

Il successo della «12 Ore» si esprime anche nell'affollamento di iscrizioni e di richieste pervenute, fra le quali gli organizzatori, che come sempre facevano capo al vulcanico Raymond Roche, hanno scelto spesso con una certa giustificabile e scusabile parzialità, i 45 eletti. Un autentico scandalo è stato suscitato dalla presentazione delle *Lotus* inglesi compiacentemente e regolarmente omologate dalla C.S.I., macchine che non hanno nessun diritto di cittadinanza fra le vetture Gran Turismo data la loro impostazione.

Comunque la questione si è risolta per il meglio; per un ritardo alla presentazione prima della partenza, le *Lotus* sono state escluse con soddisfazione generale sebbene fossero già in pista, e così all'ultimo momento hanno approfittato dell'occasione le «riserve».

Nella classe 1000 cc. hanno preso la partenza 8 macchine ossia 1 *Abarth*, 1 *Renault*, 3 *D. B.* ufficiali e 3 *Panhard-Monopole* anch'esse ufficiali. La classe 1300 cc. era formata da un gruppo di 10 *Alfa Romeo* «Giulietta», tutte assai bene preparate; fra le 1600 cc. figuravano 4 *Porsche* «Carrera» di cui 2 ufficiali, e due *M.G.*

La classe 2000 cc. era la più variata con 3 *Alfa Romeo* «Zagato», 1 *Maserati* 1 *Fiat* 8 V. «Zagato», 2 *A. C. Bristol* e 3 *Triumph*, ossia 10 vetture. Finalmente nella classe massima vi erano 6 *Ferrari* G. T. 250 di cui 2 ufficiali, 2 *Healey*, 2 *Mercedes*, 1 *Jaguar*, ossia 11 vetture in tutto.

Molti equipaggi italiani hanno partecipato alla «12 Ore» e tutti con molto onore battendosi sempre per le prime posizioni.

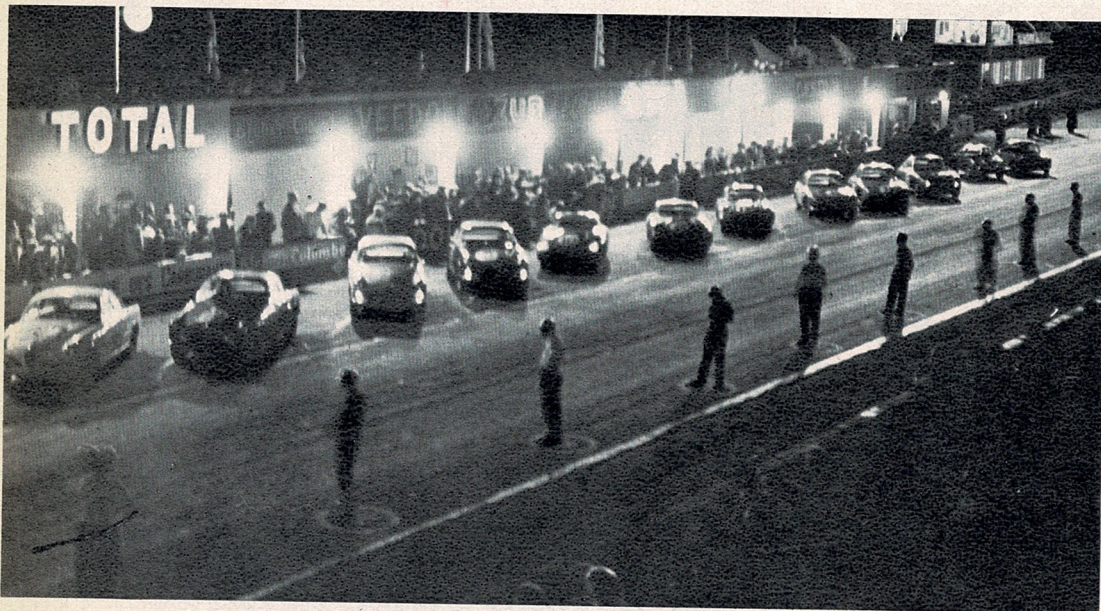
Alla mezzanotte fra il 13 ed il 14 luglio, con un tempo piuttosto minaccioso e freddo, è stata data la partenza «tipo Le Mans» e la grande corsa ha avuto inizio, o meglio le 5 gare, poiché si è trattato di 5 corse accanitissime disputate nell'insieme della competizione che non aveva quest'anno una classifica all'indice di prestazione, ma solo quella assoluta e quelle di classe.

Fra le 1000 cc. la lotta era serrata fra le *Panhard-Monopole* e le *D. B.* poiché la piccola *Abarth*, che rendeva anche 100 cc. di cilindrata alle sue competizioni, non ha potuto dare la replica alle velocissime vetture francesi.

Fra le 1300 cc. si è avuta lotta soprattutto fra gli equipaggi italiani della *Alfa Romeo* «Giulietta»: Abate-Balzarini, Massimo Leto di Priolo-Bordoni, Gorza-Moroli e Canavese-Manfredini. Per lungo tempo e con autorità comandavano la velocissima cavalcata Abate-Balzarini con la loro vettura assai ben preparata dal torinese Conrero, e si aggiudicavano anche il record del giro, a quasi 160 Km. all'ora. Poi una lunga sosta per individuare uno stupido guasto causato dall'allentamento di un filo della dinamo, metteva la forte coppia torinese fuori competizione per la vittoria.

Leto di Priolo scontava la sua eccessiva foga con un arresto per sostituire la cinghia del ventilatore centrifugatosi per il vorticoso numero dei giri raggiunto nella intempestiva lotta con la vettura del leader, e con noie alla frizione e così fra i due litiganti approfittava il bravo Gorza che con Moroli portava vittoriosamente a termine una gara giudiziosa e condotta con ottimo stile. Ottimi terzi i torinesi Abate-Balzarini ed al quinto posto Canavese-Manfredini che corsero sempre con la frizione in disordine. Interessante notare come su 10 «Giuliette» partenti, solamente due siano rimaste per strada nonostante la lotta senza quartiere avutasi in questa classe. I motori *Alfa Romeo* hanno dato una prova superlativa resistendo bravamente alle... barbare sollecitazioni loro imposte dai conduttori non tutti consapevoli di quello che sia una corsa di 12 ore. I cedimenti maggiori si sono avuti nelle frizioni e nei cambi ovviamente studiati per prestazioni diverse da quelle richieste in corsa.

Quasi 150 Km. all'ora di media su «12 Ore» rappresentano una prestazione eccezionale. Ben 5 «Giulietta» hanno superato la distanza raggiunta dalla vettura vincitrice fra le «due litri»! Nella classe 1600 cc., nessuna lotta data la su-



La suggestiva scena della partenza per la «12 ore» di Reims. Allo scoccare della mezzanotte, sulla pista illuminata a giorno, i 45 piloti della Gran Turismo stanno per scattare ed iniziare la velocissima gara.

periorità delle Porsche ufficiali che hanno girato a medie impressionanti ed hanno finito entrambe a pari merito piazzandosi subito dopo il gruppo delle Ferrari al 6° posto assoluto.

Fra le « due litri », dopo un'effimera apparizione al comando del forte Scarfiotti che con Messedaglia guidava una Alfa Romeo « Zagato » aveva luogo una vera e propria corsa di eliminazione. La vecchia Fiat 8 V di Leto di Priolo-Zagato cedeva per guasto al motore, la Maserati scompariva prima di poter dimostrare qualsiasi cosa, le Triumph non impressionavano mentre correvano brillantemente le A. C. Bristol inglesi. Nonostante un lungo arresto, finalmente la spuntava la Alfa Romeo-Zagato di George-Chavy che superava la A. C. di Clarke-Schiller proprio nel finale della gara.

Grandioso il trionfo di Ferrari nella maggiore classe e nella classifica assoluta. Affermazione veramente completa, indiscutibile e significativa. Delle 6 « G. T. 250 » in gara, gruppo uniforme e bellissimo di poderose macchine veramente aderenti allo spirito del regolamento, una sola rimaneva per strada per rottura del cambio e le altre terminavano la corsa ai primi 5 posti della classifica assoluta e naturalmente di classe! L'unica minaccia alla superiorità delle Ferrari (che molti pensavano dovessero cedere alla lotta... fraticida fra loro) era costituita dalle Mercedes 300 SL che potevano contare su guidatori della classe di Jean Behra, Simon, Menditeguy e Houel. Ma dopo aver resistito per qualche tempo all'offensiva delle Ferrari, le Mercedes cedevano l'una dopo l'altra per gravi guasti. Infatti la vettura che avrebbe dovuto guidare Behra, prima ancora che il campione francese potesse prenderne il volante restava senza freni e doveva essere ritirata mentre l'altra rompeva il motore.

Brillanti gli equipaggi delle Ferrari ufficiali, Gendebien-Frère e Phil Hill-Seidel. Il genovese Luglio che con Picard era stato fra i maggiori protagonisti, avrebbe figurato fra i primissimi se non fosse stato attardato da una rottura del parabrezza.

Munaron, terzo assoluto, ha guidato ininterrottamente per tutta la corsa battendo così un record di resistenza.

La « 12 Ore » di Reims si è così chiusa senza incidenti con una triplice affermazione italiana: infatti se le magnifiche prove delle Alfa Romeo « Giulietta » e la trionfale corsa delle Ferrari costituiscono due allori significativi ed importanti, anche la consacrazione del regolamento « Gran Turismo » che ha una indiscutibile origine italiana, non è da meno ed essa ha dimostrato come senza l'apporto italiano non si possa parlare di sport automobilistico.

LA CLASSIFICA

Classe Prima (1000 cc.)

1. Pierre Chancel - Jean Hemard (Panhard-Monopole); 2. Picarot-Hanna (D.B.); 3. Boucarde-Parmentier (D.B.); 4. Vaudelin-Chardin (Fiat-Abarth); 5. Robert Chancel-Blanchet (Panhard-Monopole).

Record del giro: Pierre Chancel - Jean Hemard (Panhard-Monopole) in 3'11"9/10 alla media di km/h 155,738.

Classe Seconda (1300 cc.)

1. Gorza-Mozzoli; 2. Massimo Leto Di Priolo - Bordini; 3. Abate-Balzarini; 4. Lauga-Estager; 5. Canavese-Manfredini; 6. Dutoit-Ros; 7. Masoero-Thomas; 8. Nicol-De La Geneste; tutti su Alfa Romeo Giulietta.

Record del giro: Abate-Balzarini (Alfa Romeo) in 3'7" alla media di km/h 159,478.

Classe Terza (1600 cc.)

1. mi ex-aequo: Claude Storez-Bonnier (Porsche), Richard Von Frankenberg - Edgard Barth (Porsche); 3. Slotine-Buchet (Porsche); 4. Simpson-Hogg (M.G.); 5. R. W. Fitzwilliam-Carnegie (M.G.).

Record del giro: Storez-Bonnier (Porsche) in 2'58" e 6/10 alla media di km/h 167,336.

Classe Quarta (2000 cc.)

1. J. C. George - J. L. Chavy (Alfa Romeo); 2. Tom Clarke-Pigott (A. C. Bristol); 3. Gretener-Dixon (A. C. Bristol); 4. José Behra-Boulan (Alfa Romeo Zagato); 5. Bolton-Picton-Turbervill (Triumph); 6. Colin Davies - Caleb Griffiths (Triumph); 7. Liekens-Goethals (Triumph).

Record del giro: J. C. George - J. L. Chavy (Alfa Romeo) in 3'9"6/10 alla media di km/h 157,628.

Classe Quinta (oltre 2000 cc.)

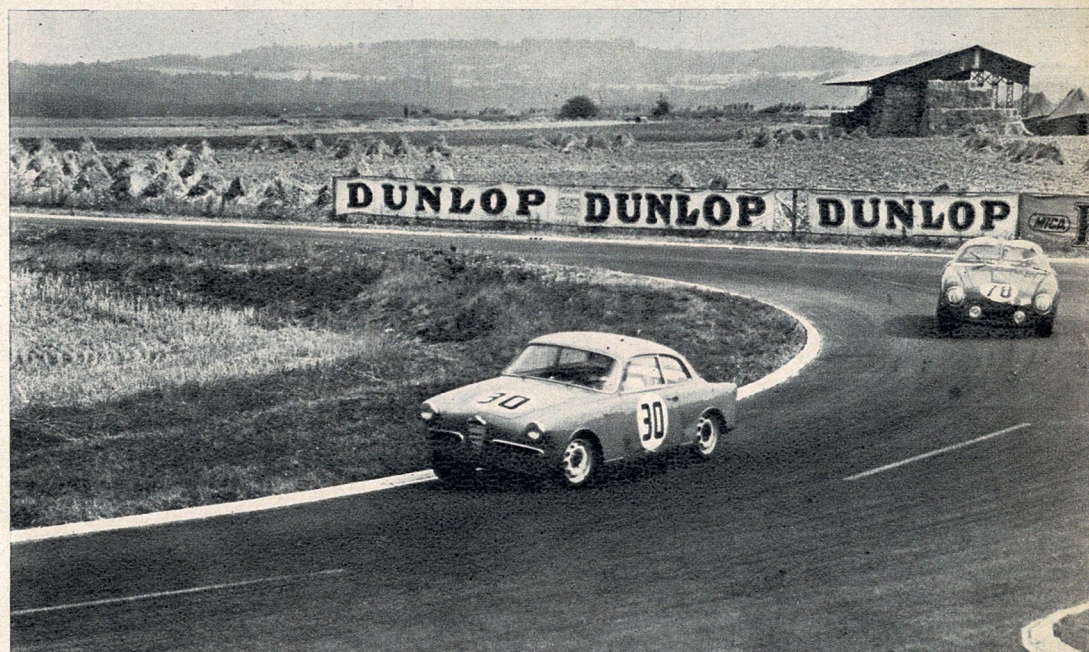
1. Olivier Gendebien-Paul Frère (Ferrari); 2. Seidel-Hill (Ferrari); 3. « Madero » - Munaron (Ferrari); 4. Papais-Crivellari (Ferrari); 5. Luglio-Picard (Ferrari); 6. Audson-Kellett (Austin Healey); 7. Captain Baillie - Peter Jopp (Jaguar).

Record del giro: Olivier Gendebien - Paul Frère (Ferrari) in 2'41"4/10 alla media di Km/h 185,169.

(continua a pag. 8)



Un serrato passaggio sulla curva di Thillois. Nell'ordine: Simpson Hogg (M.G.), Papais-Crivellari (Ferrari), i vincitori assoluti Gendebien-Frère (Ferrari) e Seidel-Hill secondi assoluti sempre con la Ferrari.



L'Alfa Romeo « Giulietta » di Canavese-Manfredini e la Ferrari « 250 G.T. » di Luglio-Picard, due equipaggi brillantissimi e sfortunati, alla stretta curva di Thillois.



L'Alfa Romeo « 1900 » Zagato di George-Chavy, vincitrice della classe 2000 cc. dopo un'appassionante gara risoltasi proprio alla fine, supera la M.G. di Fitzwilliam-Carnegie.