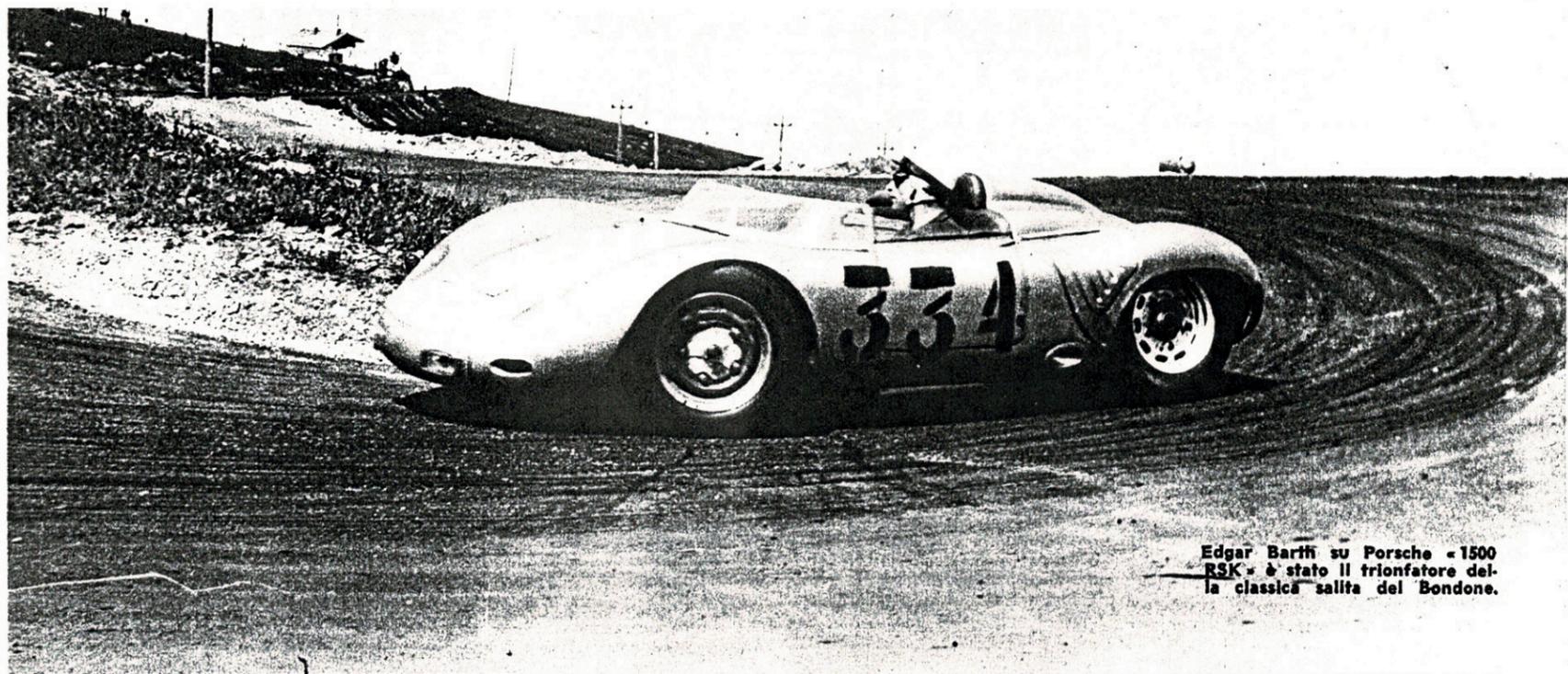


# Solo la Porsche punta al Ca



Edgar Barth su Porsche «1500 RSK» è stato il trionfatore della classica salita del Bondone.

Una edizione di lusso, quella di quest'anno della corsa in salita Trento-Bondone, valida quale seconda prova del Campionato del Mondo della Montagna, a partire dal percorso completamente rinnovato e portato a una lunghezza totale di km 17,300 con un dislivello di 1300 metri e con una pendenza media del 7,5%. Molto si è parlato e discusso sia alla vigilia della corsa, sia il giorno stesso della gara, circa l'opportunità di mantenere una prova fissa annualmente valida per il sopracitato campionato, oppure usare un sistema di rotazione fra le maggiori corse in salita italiane. A nostro avviso la corsa del Monte Bondone merita di rimanere per due motivi fondamentali:

- 1) è difficile trovare una corsa in salita così bella e così completa che permetta realmente alle macchine e ai piloti migliori di emergere;
- 2) è giusto che, come avviene anche all'estero, una corsa, che vale, predomini su tutte le altre, e affermi la propria classicità.

## TABELLINO PUNTEGGIO CAMPIONATO DEL MONDO DELLA MONTAGNA

	punti
1. Edgar Barth	16
2. Spychiger e Seidel	6
4. Scarfiotti e Rolland	4
6. Masoero e Walter	3
8. Manelli e von Hanstein	2

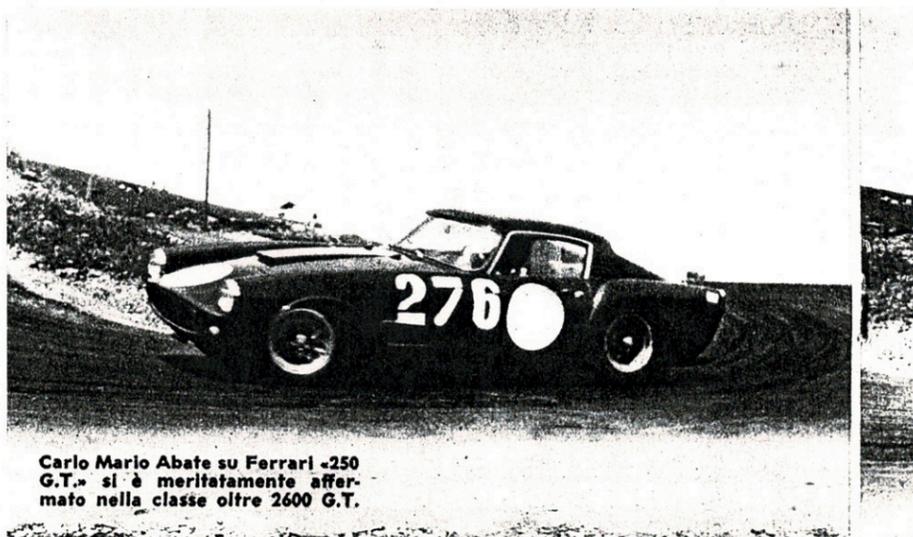
Questa è una competizione meravigliosa sotto tutti i punti di vista, è soprattutto una competizione alla quale si può dare vita con assoluta tranquillità, sia perché utilizza una strada fine a se stessa e quindi non di grande comunicazione, sia perché date le sue caratteristiche il pubblico vi può assistere con piena sicurezza senza che si vengano a creare gravi problemi per tutto l'apparato organizzativo. Concludendo, ci troviamo di fronte a una competizione unica nel suo genere e meritevole di essere titolata oltre che per il Campionato del Mondo della Montagna anche per i vari campionati italiani nonché per il Trofeo della Montagna.

La Trento-Bondone disputata sul tratto Montevideo-Vason, ha dato alla Porsche occasione di dimostrare ancora una volta la netta superiorità delle sue vetture sport di 1500 cc. Vincendo la classica corsa italiana con quattordici secondi di vantaggio su di una vettura di 500 cc. di cilindrata superiore (una Maserati «due litri»), il tedesco della Germania Orientale Edgar Barth ha aggiunto così altri otto preziosi punti a quelli conquistati nella cronoscalata del Monte Ventoux del 28 giugno scorso, prima corsa di questo campionato mondiale, punti che non sono altro se non il preludio di una serie di vittorie che, è facile prevederlo, la casa di Stoccarda sicuramente riporterà anche nelle altre prove che ancora rimangono da disputare.

Strano destino quello di questo campionato, nato due anni or sono come prova europea e ora divenuta mondiale, data l'inclusione di una corsa

negli Stati Uniti, Italiani e tedeschi sono stati i principali assertori della sua istituzione, dato che si pensava che sarebbe riuscito molto gradito alle case costruttrici di vetture di media cilindrata (come sono appunto le litro e mezzo) dati i suoi innegabili riflessi nel campo delle vendite. E due anni fa le speranze erano le più rosee. Infatti O.S.C.A., Borgward e Porsche (ma si prevedeva in breve lasso di tempo anche Ferrari e Maserati) si erano schierate al via delle varie gare, contendendosi strenuamente le ambite affermazioni. Ma lo scorso anno, l'interesse era improvvisamente diminuito: la O.S.C.A. aveva rinunciato, la Ferrari non aveva più creduto opportuno costruire la ventinata «1500 cc.» sport direttamente derivata dalla Formula 2 «Dino», la

Maserati era entrata in crisi finanziaria. Erano rimaste sulla breccia solo Porsche e Borgward. Quest'anno infine il campo si è ancora più ristretto essendo rimasta sulla breccia la sola Porsche, dato che la Borgward ha venduto tutti i motori che equipaggiavano le sue poderose vetture sport alla Cooper e ora questi equipaggiano i piccoli bolidi inglesi di Formula 2, vincitori su tutte le piste d'Europa. L'interesse quindi dal punto di vista tecnico si è notevolmente ristretto: ci troviamo di fronte a un campionato del Mondo che vede impegnata una sola casa, la quale però avrà il grande vantaggio dal punto di vista commerciale di sfruttare un titolo (perché sarà sicuramente della Porsche) che su determinati mercati avrà certo una grandissima importanza.



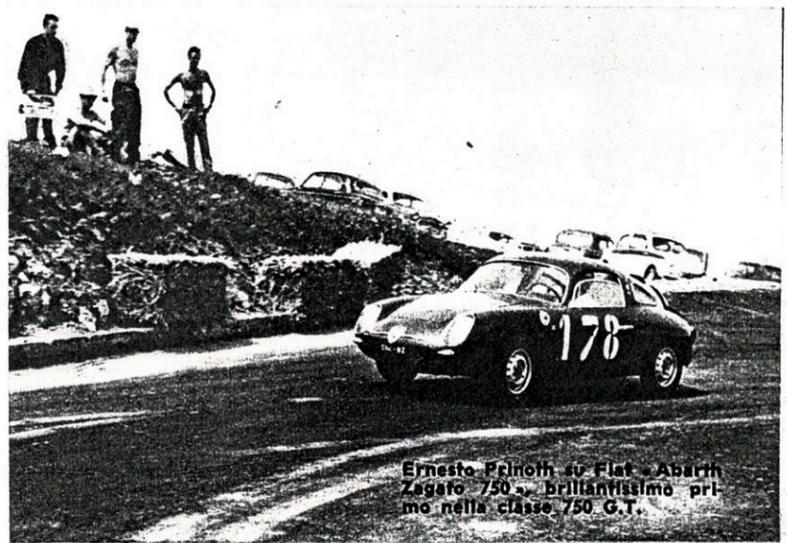
Carlo Mario Abate su Ferrari «250 G.T.» si è meritatamente affermato nella classe oltre 2600 G.T.

# Campionato della Montagna

**La corsa in salita Trento-Bondone valevole per il Campionato del Mondo della Montagna, ha segnato un'altra vittoria della casa tedesca, che si avvia a conquistare senza lotta questo titolo, dato l'assenteismo delle altre case costruttrici di vetture di un litro e mezzo di cilindrata.**



Cesare Largalotti su Berkeley vincitore della classe riservata alle vetturette di 500 cc G.T.



Ernesto Prinoth su Fiat Abarth Zagato 750, brillantissimo primo nella classe 750 G.T.

Ma la quasi totale assenza di case ufficiali non deve far pensare che l'interesse sportivo sia in tal modo decaduto; la cosa ha permesso di mettere in risalto le prestazioni dei piloti privati, come sono appunto i vari Cabianca, Govoni, Scarfiotti, Lualdi, Abate e altri ancora.

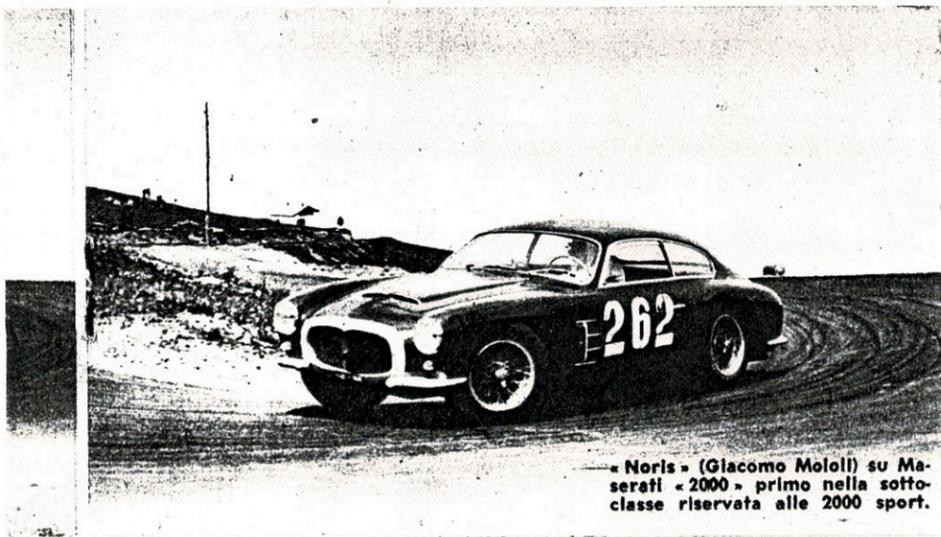
Ciò si è verificato anche al monte Bondone, dove i tempi delle prove della vigilia facevano prevedere una lotta incerta fra italiani (privati) e tedeschi (in rappresentanza ufficiale). Durante queste prove, Giulio Cabianca che era al volante della stessa O.S.C.A. « 1500 cc. » vincitrice una settimana prima alla Bolzano-Mendola (la Ferrari a causa dello sciopero dei metalmeccanici non aveva potuto approntargli la due litri « Dino », ha cercato di infrangere la supremazia tedesca.

Egli infatti era stato il più veloce con il tempo di 13'39"; Barth (Porsche) invece aveva fermato i cronometri sui 13'57", tempo però che anche al critico meno attento sembrava troppo alto per poter corrispondere con una certa approssimazione a quello che Barth avrebbe potuto segnare durante la corsa. Si era cioè avuta l'impressione che il tedesco molto astutamente avesse « staccato » (tolto il gas) nei tratti di falso piano, cercando di non scoprire le proprie batterie... che erano molte. Così in effetti è stato.

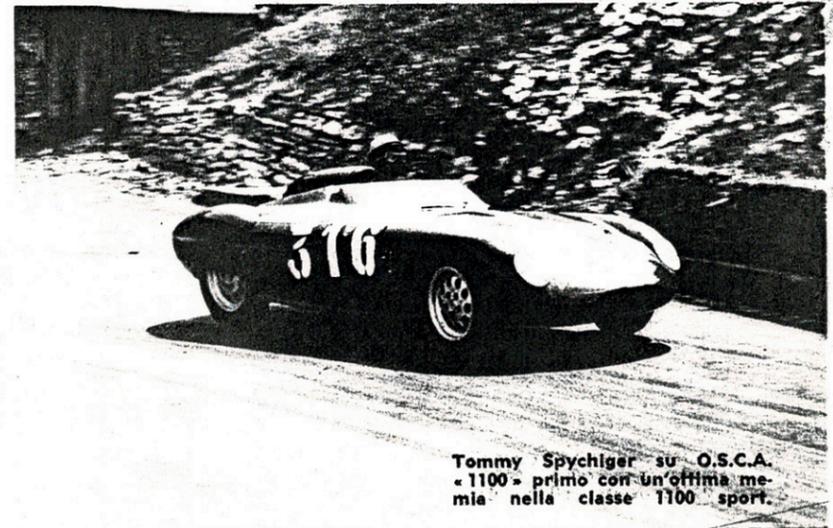
Giulio Cabianca, partito forse un po' eccitato, è stato tolto dalla corsa verso il settimo chilometro per rottura del cambio. Rimane quindi valido l'interrogativo che molti si sono posti



Giancarlo Rigamonti su O.S.C.A. « 750 » si è aggiudicato la vittoria nella classe 750 sport.



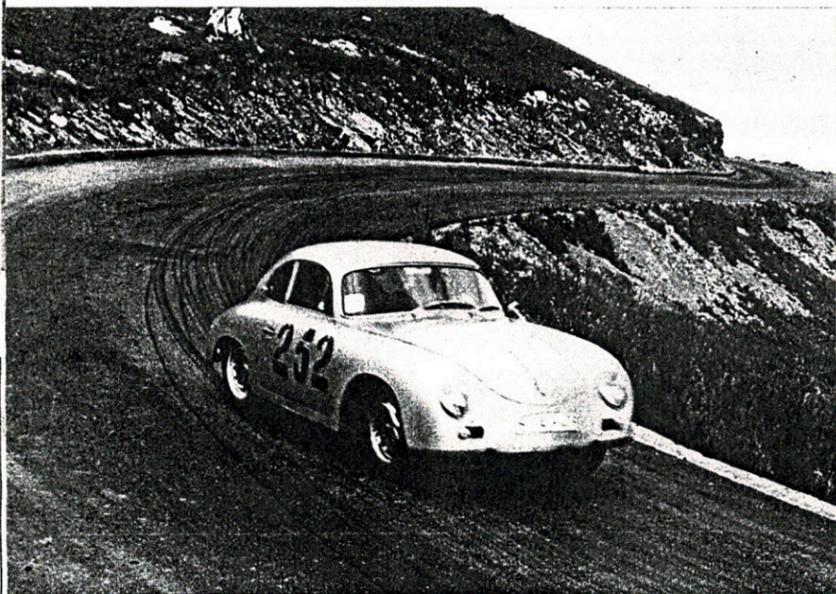
« Noris » (Giacomo Molli) su Maserati « 2000 » primo nella sottoclasse riservata alle 2000 sport.



Tommy Spychiger su O.S.C.A. « 1100 » primo con un'ottima media nella classe 1100 sport.



Francesco De Leonibus su Alfa « Giulietta S.V. » primo della classe 1300 G.T.



Huske von Hanstein su Porsche « Carrera » primo nella classe 2600 G.T.



Giovanni Ferrero su Alfa « Giulietta T.I. » primo nella classe 1300 turismo.

circa la possibilità di affermazione del veronese se non fosse incorso in questo guasto? Onestamente pensiamo che gli sarebbe stato oltremodo difficile poter abbassare il tempo primato di Barth, soprattutto disponendo di una vettura nettamente svantaggiata nei confronti della Porsche che ha il vantaggio di impiegare meglio la potenza durante l'uso delle marce basse, mentre la macchina dei fratelli Maserati ha lo svantaggio di perdere molto tempo all'uscita dei tornanti a causa del patinamento delle ruote posteriori. Dobbiamo quindi concludere che la vittoria della Porsche « 1500 RSK » non fa una grinza e, anche se è venuto a mancare il confronto diretto con il nostro miglior esponente nel campo delle corse in salita, il risultato tecnico dobbiamo dedurlo non sia da mettere in dubbio.

Ma la grande sorpresa, ancora più lieta perché giunta in modo completamente inaspettato, ci è venuta da Odoardo Govoni che anche alla corsa trentina era al volante della Maserati « due litri » di vecchia data. Il ferrarese salendo al Vason — punto di arrivo — nel tempo di 13'35"2/5 (contro i 13'21"2/5 di Edgar Barth), ha conquistato il secondo posto assoluto. Chi ha visto salire Govoni, può e con ragione affermare di aver visto salire un pilota di gran classe. Perfetto nell'affrontare le curve, pulito nel cambio e nella frenata, sicuro sui tornanti, senza mai un attimo di esitazione o di incertezza, il pilota della Maserati ha dato dimostrazione di una potenza formidabile. Ci troviamo di fronte a un giovane nel quale bisogna aver fiducia, dato che ha tutte le carte in regola per migliorare ancora e notevolmente.

Terzo a 1'1/5 l'altro pilota della Porsche e cioè Wolfgang Seidel che già nelle prove aveva dimostrato di sapersi trovare a suo agio sul difficile percorso trentino. Ottima prova quella sostenuta dall'irriducibile Lodovico Scarfiotti al volante di una O.S.C.A. « 1500 » certamente non di ultimo modello. Avremmo voluto vedere Scarfiotti su di una « due litri » O.S.C.A. oppure su di una 1500 dello stesso tipo di quella usata, ma di modello più recente e sicuramente avremmo assistito a grandi cose. Carlo Mario Abate è giunto in vetta quinto assoluto con il tempo di 13'55"4/5 pilotando magistralmente la Ferrari « 250 G.T. », che date le sue dimensioni non è stata impresa da poco trattenere nei difficili tornanti. Un po' una delusione Edoardo Lualdi con la nuova O.S.C.A. « 2000 » finito settimo. La macchina c'è, ma Lualdi non l'ha evidentemente in mano.

Prima di dare un'occhiata ai vari vincitori di classe, desideriamo qui far notare che anche alla Bondone come alla Mendola, contro 186 iscritti, soltanto 99 sono stati i punzonati, con una riduzione quindi dell'oltre 53 %, notevolissima e che non riusciamo a comprendere se non attribuendola al fatto che gli organizzatori accettano iscrizioni non accompagnate dalla relativa tassa. La C.S.A.I. ci deve pensare attentamente, magari prevedendo adeguate sanzioni per coloro che si

iscrivono e senza giustificato motivo non prendono il via.

Come è comune a tutte le corse in salita, la prima categoria a prendere il via è stata la Turismo. Nella classe 500 cc. vittoria scontata in partenza delle Fiat-Steyer Puch con Pier Carlo Borghesio e Michael Mettenheimer i quali si sono contesi l'affermazione. Si è imposto il primo nel tempo di 18'38"1/5 alla media di 55,696 km/h. La prima Fiat « 500 » è stata quella di Luigi Cabella, seguita da quelle di Lombardi e Agostini. La classe 750 cc. è stata appannaggio di Giuseppe Dalla Torre su Fiat « 600 » che è salito al Monte Bondone nel tempo spettacolare di 16'36"2/10, la qual cosa gli ha permesso di distanziare Anzio Zucchi di 9"3/5. Vincenzo De Milano su Fiat « 1100 » si è imposto nella sottoclasse vetture fino a 1100, seguito da Adria, Dalla Brida e Angelini. Lotta a coltello tra gli « alfisti » (Alfa « 1300 TI ») Giovanni Ferrero, Gianfranco Bonetto e « Aramis », che si sono classificati nell'ordine. Il tempo di Giovanni Ferrero è stato di 15'56"1. Mario Pandolfo su Alfa Romeo « 1900 » si è imposto nella classe immediatamente superiore, davanti a Salvetta e a Zuegg. In questa classe ha corso anche lo scalatore Cesare Maestri vincitore del Cerro Torre.

La prima classe della Gran Turismo è stata la « 500 cc. »: lotta in famiglia tra le Berkeley con vittoria di Cesare Largaioli davanti a Truniger. Dietro ai due le Fiat « 500 » di Minen, Giuberti. Ernesto Prinoth su Fiat « Abarth Zagato 750 cc. bialbero », si è imposto con il tempo di 15'17" davanti a Lanzo Cussini. La Lancia « Appia Zagato » di Giovanni Kerschbaumer si è imposta nella sottoclasse 1100 cc., davanti a Giovanni Capra e Teodoro Zecoli. 5"1/5 separano all'arrivo le Alfa « Giulietta SV » di Francesco De Leonibus e « Kim » nella classe 1300, mentre von Hanstein nella classe 2600 cc. l'ha fatta da padrone con la sua Porsche « Carrera ».

La Maserati « 2000 » di « Noris » si è imposta nella sottoclasse « due litri », mentre il formidabile Carlo Mario Abate su Ferrari « 250 G.T. » ha vinto la massima classe alla media sbalorditiva per chi conosce le difficoltà del tracciato trentino di 74,515 km/h.

Ultima categoria quella sport con vittorie di classe rispettivamente ottenute dal bravo Giancarlo Rigamonti su O.S.C.A. « 750 cc. » (classe 750 cc.), e da Tommy Spychiger su O.S.C.A. « 1100 cc. » (classe 1100 cc.) e da Edgar Barth su Porsche « RSK » (classe 1500 cc.) e da Odoardo Govoni su Maserati « 2000 » (classe 2000 cc.). Per quanto riguarda la parte verifiche tecniche esse sono state condotte con imparzialità e la stessa Porsche vincitrice è stata sottoposta a verifica, ciò per esplicita richiesta del commissario C.S.A.I. veramente all'altezza del compito affidato. L'organizzazione curata dall'Automobile Club di Trento è stata perfetta, basti pensare che le classifiche sono state distribuite alle ore 15 e che l'ultimo concorrente era arrivato alle ore 14.46'16"3/5.

GIANNI MARIN