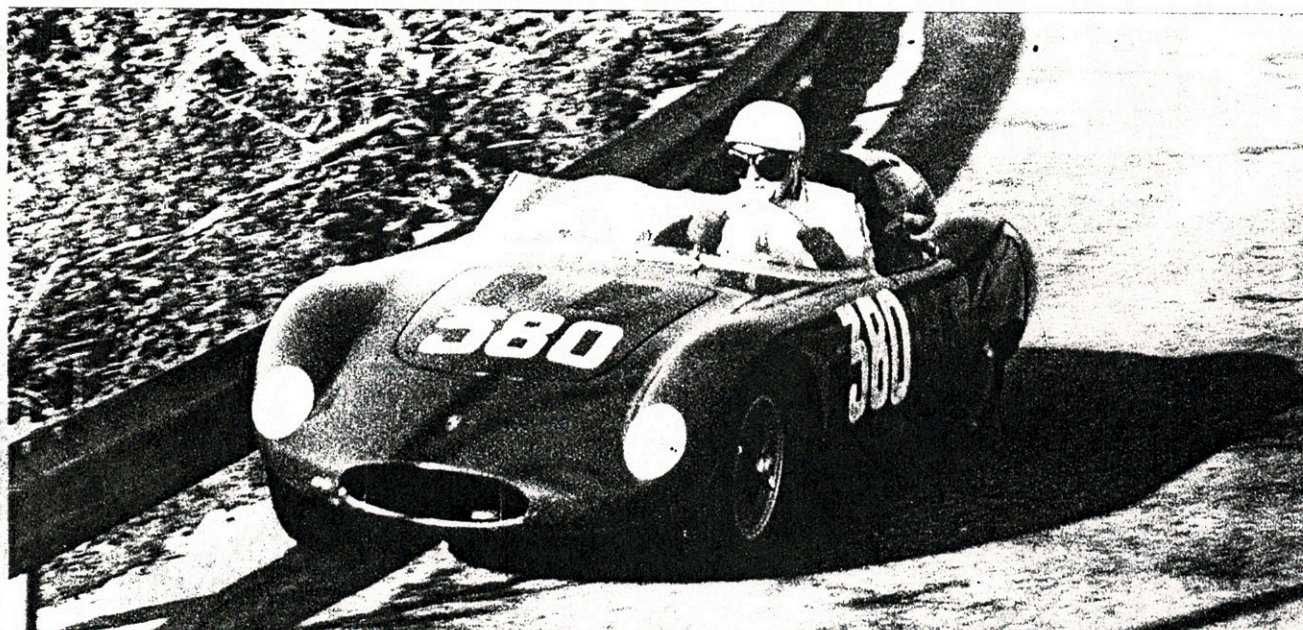
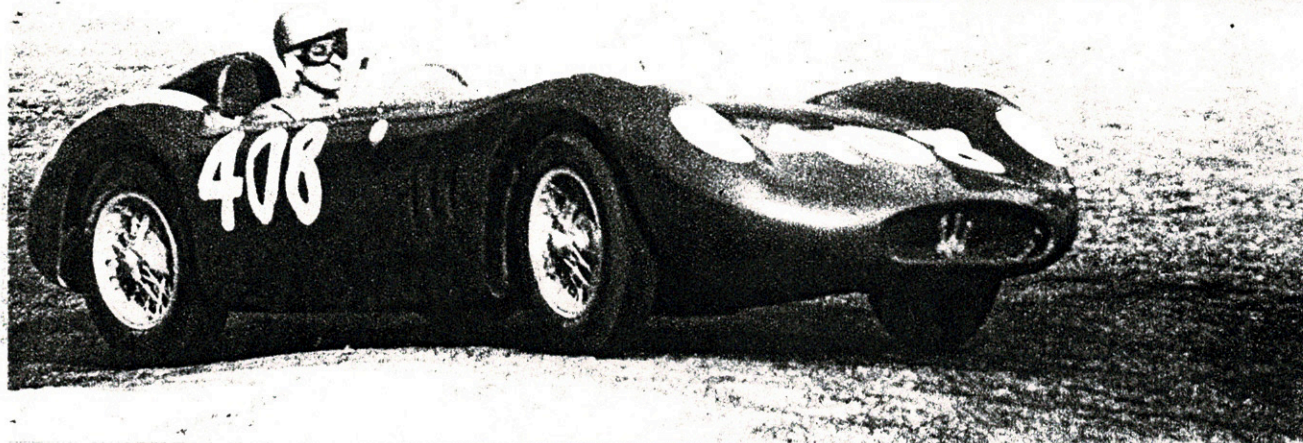


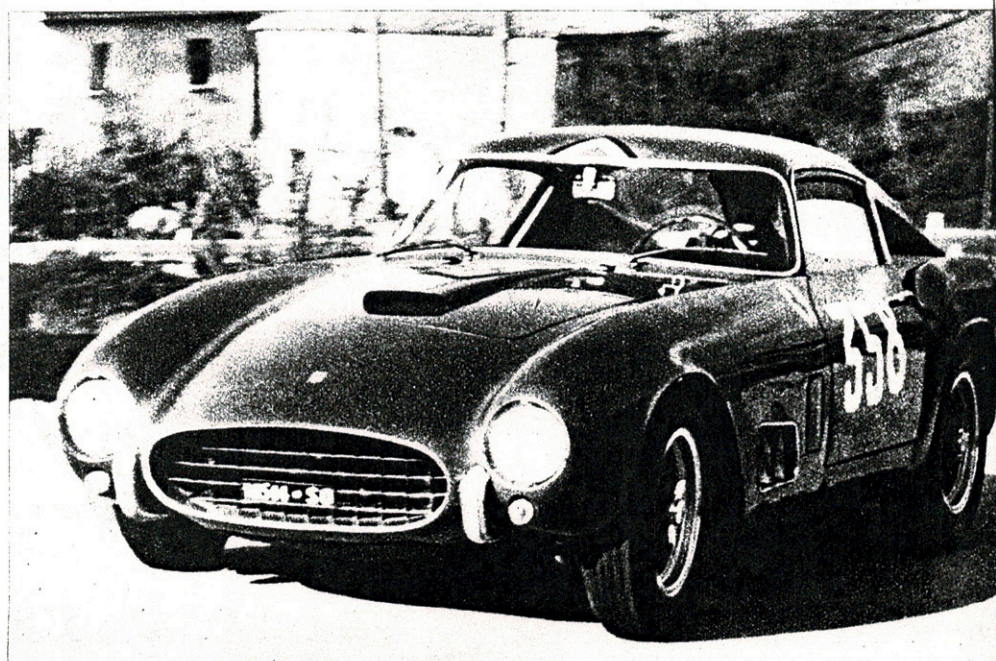
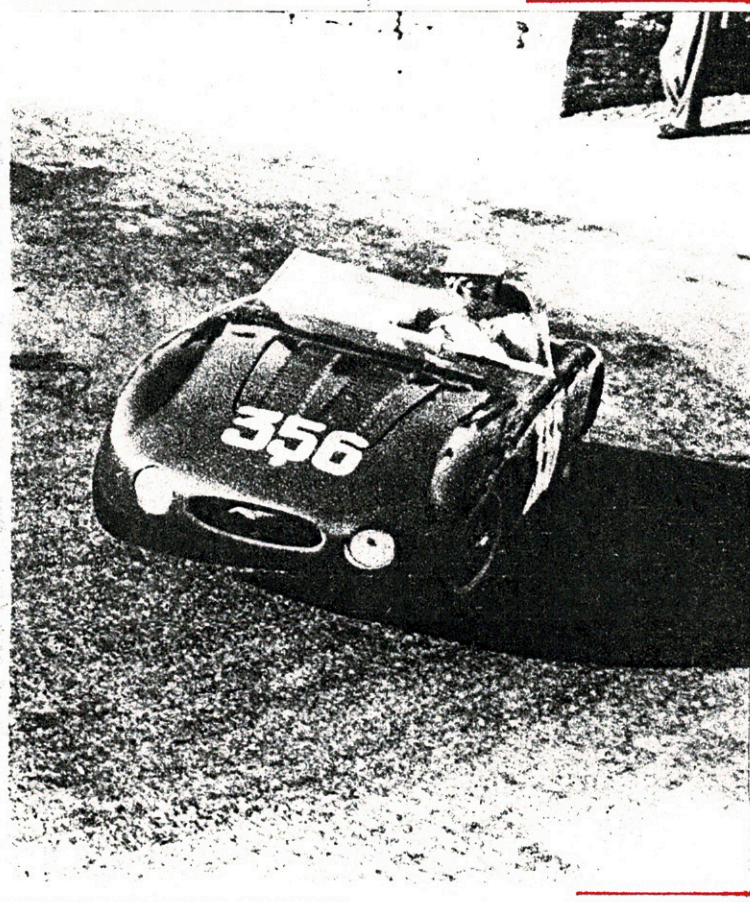
GIOVANI PILOTI



Nata due anni fa, la corsa in salita di San Marino, bene organizzata dall'Automobile Club di Rimini e dall'Ente governativo per il Turismo Sanmarinese, è divenuta ormai una « classica » del nostro automobilismo sportivo, soprattutto perché, svolgendosi in un territorio extra-italiano, gode di una « immunità » di fronte alle nostre autorità governative, che in questi ultimi tempi con la loro burocrazia, con i loro mille cavilli, sembrano decise a stroncare qualsiasi attività sportiva su strada.

Il significato vero e non nascosto di questa corsa sta appunto in questo, in questa libertà di gareggiare su strada che gli sportivi italiani debbono ricercare oltre i confini d'Italia. E questo l'hanno capito i 115 piloti che si sono dati appuntamento sulle pendici del Monte Titano, un gruppo di guidatori e di guidatrici (ben otto) che si è prodigato con uno spirito di emulazione eccezionale. Lo stesso dicasi della gara che otto giorni dopo ha visto impegnati gli stessi guidatori sulla Bologna-S. Luca, organizzata con grande precisione dal dott. Assirelli direttore del sodalizio automobilistico bolognese.

E' stata una gara fra « campioni » in ogni classe, ma è stata anche una gara fra Scuderie e fra « preparatori ». Forse le lotte che hanno ingaggiato i vari « manipolatori » delle macchine in gara è stata ancora più interessante di quella degli stessi piloti, ed è per questo — soprattutto per salvaguardare il nostro sport — che abbiamo approvato e approviamo in pieno l'operato dei commissari tecnici i quali sia nella Coppa San Marino e sia nella Bologna-San Luca hanno sottoposto a verifica alcune vetture. Due Alfa Romeo « 1900 T.I. » e una Fiat « 1100 » sono state squalificate per irregolarità meccaniche e questo depone a favore della serietà delle due manifestazioni.



« Prodezze di giovani » potrebbero essere riassunte le due corse in salita valide per il Trofeo della Montagna. In questa sequenza fotografica, vediamo questi giovani impegnati nella durissima Bologna-San Luca, dallo sviluppo brevissimo, ma che richiedeva una perizia non comune. Nell'ordine essi sono: Odoardo Govoni che pilotava la Maserati « 2000 cc. », Ludovico Scarfiotti al volante dell'O.S.C.A. « 1500 cc. », Giancarlo Rigamonti su O.S.C.A. « 750 cc. » e la rivelazione Alberto Curzio Quadrio su Ferrari « 250 G.T. » impostosi anche a S. Marino.

SULLE SALITE DI S. MARINO E DI S. LUCA

E' stato scritto e si è parlato forse un po' troppo in merito al reclamo presentato dal milanese Turri, denigrando l'operato di questo corridore. A nostro avviso, invece, egli ha agito benissimo e con piena sportività, tanto più che in tal modo è stato messo un dito sul tanto discusso allegato «J» e gli stessi commissari tecnici in futuro potranno meglio operare in questo campo.

Anche a Bologna le verifiche sono state coscienziose e una Fiat «1100» non è stata trovata regolare.

In tutte e due le corse, che erano valedoli per i vari Campionati Nazionali conduttori e per il Trofeo della Montagna si è avuta una riscossa dei «giovani», il definitivo lancio di quelle speranze del volante di cui tanto si parla, come di linfa vitale per lo sport automobilistico italiano.

Sia sugli otto chilometri e 350 metri della «San Marino», sia sui due chilometri circa della «San Luca», essi hanno dato origine a lotte entusiasmanti e condotte sul filo della frazione di secondo. Più che nella «San Marino», dove la maggior lunghezza del tracciato permette qualche ricupero, nella «San Luca» hanno modo di emergere i piloti dotati delle migliori possibilità. Infatti se in genere tutte le corse in salita dato il loro relativo sviluppo non permettono un attimo di rilassamento, la «San Luca» in particolare deve essere tirata tutta d'un fiato e ci vuole audacia, prontezza di riflessi, esatto calcolo dello spazio per poter aspirare alla vittoria.

Tutti questi requisiti sono in particolare prerogativa dei giovani e in queste due corse i «giovani», come abbiamo già detto, hanno fatto scintille.

Il migliore fra tutti in ambedue le gare è stato Alberto Quadrio Curzio che ha vinto a tempo di primato la Coppa San Marino alla media di Km/h. 93,153 e ha conquistato il secondo posto nella Bologna-San Luca. Curzio Quadrio può essere considerato fra gli stessi giovani come un esordiente, dato che avendo poco più di vent'anni ha disputato sino ad ora, comprese queste due gare, soltanto sette corse.

Il suo esordio è avvenuto alla Coppa Inter-Europa, nella quale pilotando una Alfa Romeo «Giulietta S.V.» venne fermato dai commissari per condotta di guida disordinata. Successivamente prese parte alla Coppa Carri dove giunse secondo di classe dietro allo specialista di Monza, Massimo Leto di Priolo, alla Sassi-Superga dove si classificò quarto e infine ai Campionati della Scuderia sulla pista di Modena da lui vinti.

Quindi egli per la prima volta si è cimentato con la Ferrari «250 G.T.», che già fu di Edoardo Lualdi, nella

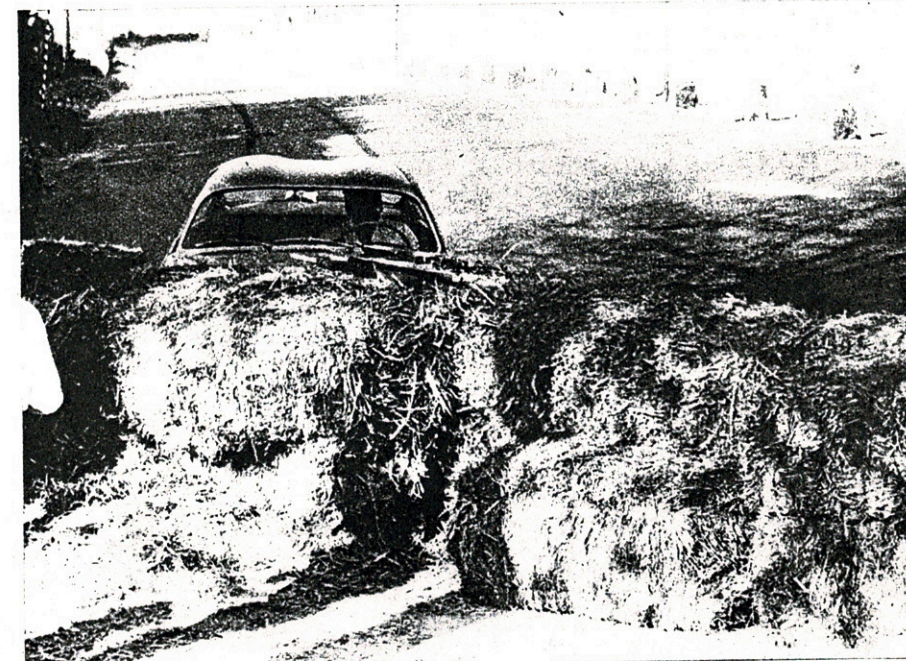
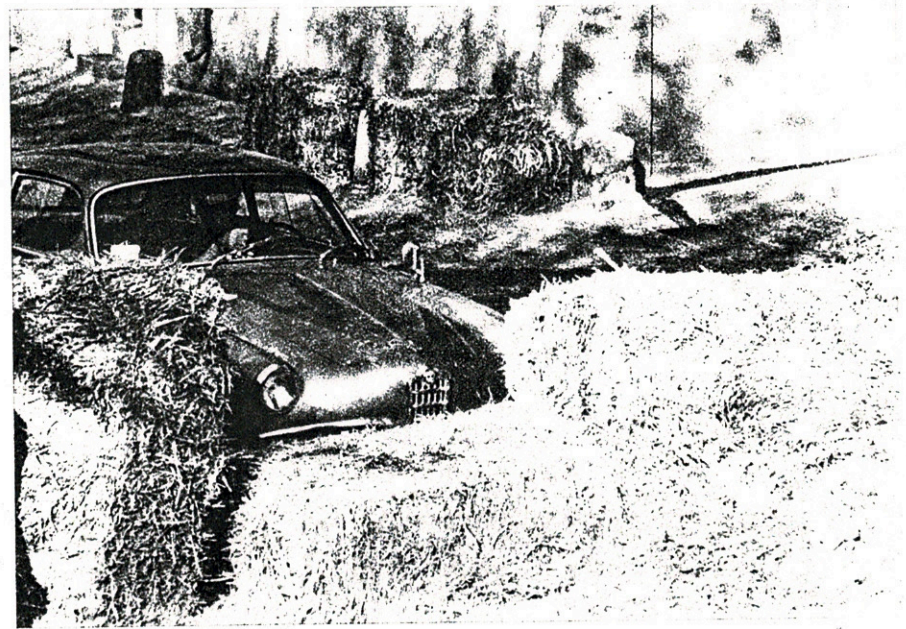
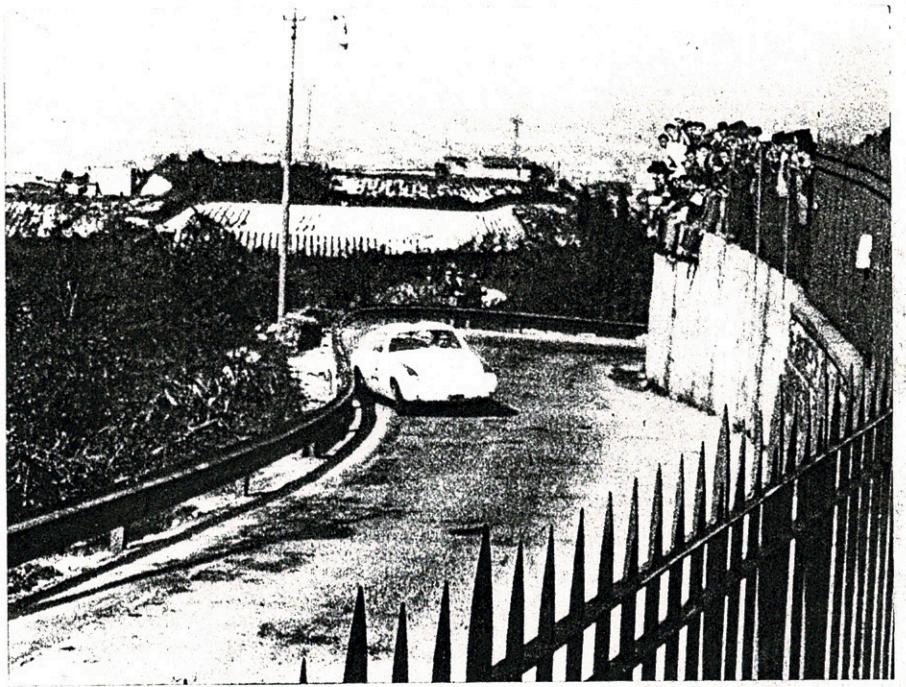
«San Marino» avendo di fronte avversari molto quotati e conoscitori perfetti dei loro mezzi meccanici, come Lualdi e Giovanardi.

Come già detto, Quadrio Curzio alla «San Marino» segnò il miglior tempo e alla «San Luca» giunse secondo assoluto e primo della «Gran Turismo». Abbiamo seguito la marcia del giovane valtellinese sia nella «San Marino» e sia nella «San Luca» e possiamo confermare che Alberto Quadrio va veramente forte, tanto forte come soltanto un «campione» può condurre. Queste due corse hanno rivelato quindi un «campione»? Oggi come oggi non ci sentiamo di affermare ciò; Alberto Quadrio deve dare ancora dimostrazione del suo valore, deve soprattutto dimostrare una cosa: di saper andar forte anche nelle corse a lungo chilometraggio, usando quella stessa incisiva tecnica di guida, la medesima serietà di preparazione che l'ha caratterizzato sia nella «San Marino» e sia nella «San Luca». Sportivi e tecnici hanno puntato sul giovane Quadrio i loro occhi, a lui spetta dare al più presto una risposta ben precisa. Ambedue le corse sono state condotte con grande accanimento, e lo provano i tempi fatti registrare nelle varie classi, che migliorano un po' tutti i primati preesistenti, e i distacchi che separano concorrente da concorrente.

Nella Coppa San Marino, interessante il risultato colto da De Sanctis (che ha bissato il successo nella San Luca) con una piccola Fiat «500» dalla quale il romano è riuscito a realizzare 23 cavalli a 5500 giri del motore. Un po' di delusione è stata la prestazione della nuova Fiat «500 Zagato Abarth» pilotata da Argenti, che nella Bologna-San Luca è stata preceduta da Ovidio Cappelli su di una «500» dalla carrozzeria normale. Tra i piloti delle Alfa Romeo «1900 T.I.» la palma della vittoria in ambedue le corse è andata a Turri, che nella «San Luca» ha dato luogo ad un incidente spettacolare all'arrivo, risoltosi senza conseguenze grazie alla protezione di guard-rails sagacemente installata nell'ultimo tratto del percorso. Turri è un giovane che va molto bene ma dovrebbe saper frenare la sua esuberanza: i risultati sarebbero migliori e le macchine da lui pilotate non subirebbero danni.

Altri piloti che si sono messi in luce nelle varie classi delle due corse: Marengi, Reali, Prinoth e Cussini che hanno ingaggiato lotte entusiasmanti nella classe «750 Gran Turismo», Coppo, Sergio Bettoja, Sala, Rigamonti e le altre due speranze del nostro automobilismo sportivo: Ludovico Scarfiotti e Odoardo Govoni, il qual ultimo ha conquistato l'assoluto nella Bologna-San Luca.

G. M.



La Bologna-San Luca ha sempre dato origine a spettacolari incidenti, data l'esuberanza dei piloti che vogliono dare tutto se stessi e anche qualche cosa di più, pur di nulla perdere sui 2080 metri del suo tracciato. In queste tre fotografie, vediamo tre protagonisti di questi spettacolari quanto innocui incidenti e cioè: Lanzo Cussini su Abarth Zagato «750 cc.», Lino Mora su Alfa «Giulietta S.V.» e il veronese Moiola che era al volante di una Maserati «2000 cc.».