

Giulio Cabianca con la nuova «Dino 196» ultima creazione delle officine Ferrari. Il Veronese ha girato sull'anello di alta velocità alla media di oltre 242 km/h.

È stato detto o scritto che la «6ª Coppa Sant'Ambroeus valeva un campionato» e affermazione più esatta non vi poteva sicuramente essere dato che tutte le forze più rappresentative — giovani e anziane — dello sport automobilistico italiano si sono date appuntamento sulla pista dei campioni, cioè sull'Autodromo di Monza. E' stata questa l'edizione capolavoro, la super-edizione, dato che in essa si sono trovati tutti i motivi che diverranno dominanti nelle prossime prove del Campionato italiano di velocità.

Come si ricorderà, la Scuderia Sant'Ambroeus della quale è anima e vita il «fecondo» Eugenio Dragoni, aveva già tentato l'esperimento lo scorso anno in occasione della quinta edizione di questa corsa. E l'esperimento consisteva nel portare le vetture da Gran Turismo sulla pista di alta velocità, per dimostrare agli increduli e ai timorosi, che l'anello di velocità dell'Autodromo Nazionale non è pericoloso come alcuni avevano voluto all'inizio far credere. I fatti diedero ragione a Dragoni e agli amici del Consiglio direttivo della Sant'Ambroeus e nessun incidente si dovette lo scorso anno registrare. Si erano così potuti vedere impegnati in una prova di vera velocità — l'unica esistente in Italia, dato che tutte le altre si disputano sui percorsi in salita e quindi con svi-

luppi di velocità molto limitati — quei «campioni» più o meno tali, che a fine annata sarebbero stati laureati. Da ciò si capisce quale sia stata la funzione della Coppa Sant'Ambroeus non soltanto per poter dare un giudizio obiettivo e sereno sul comportamento di questo o di quel pilota, ma anche di questo o di quel tipo di macchina. In Italia, ormai, di corse su strada non si deve più parlare, le uniche corse su strada che rimarranno in vita saranno le prove in salita. E' quindi giusto a tutti gli effetti, che coloro che vengono laureati Campioni italiani della velocità, debbano cimentarsi in gare su pista, dove tutta la potenza della loro macchina può venir sviluppata, controllata e saggiamente domata. La corsa in salita è una specialità, oseremmo quasi dire e questo senza offendere nessuno, un sottoprodotto delle prove di velocità, ragione per cui essa deve essere completata da prove dove la velocità massima sia l'elemento dominante.

Le gare, però, debbono essere tutte brevi, di pochi, pochissimi giri per tener desta l'attenzione degli spettatori. Monza a più riprese ha dimostrato proprio questo, sia in occasione della Coppa Vigorelli, sia in occasione di questa corsa. Forse per alcune classi la Coppa Sant'Ambroeus ha visto delle prove un po' troppo lunghe, che hanno in un certo senso annoiato. Ma an-

# FESTIVAL LA COPPA S

che questo deve essere considerato sul piano dell'esperimento e quindi potrà avere nel futuro la migliore soluzione.

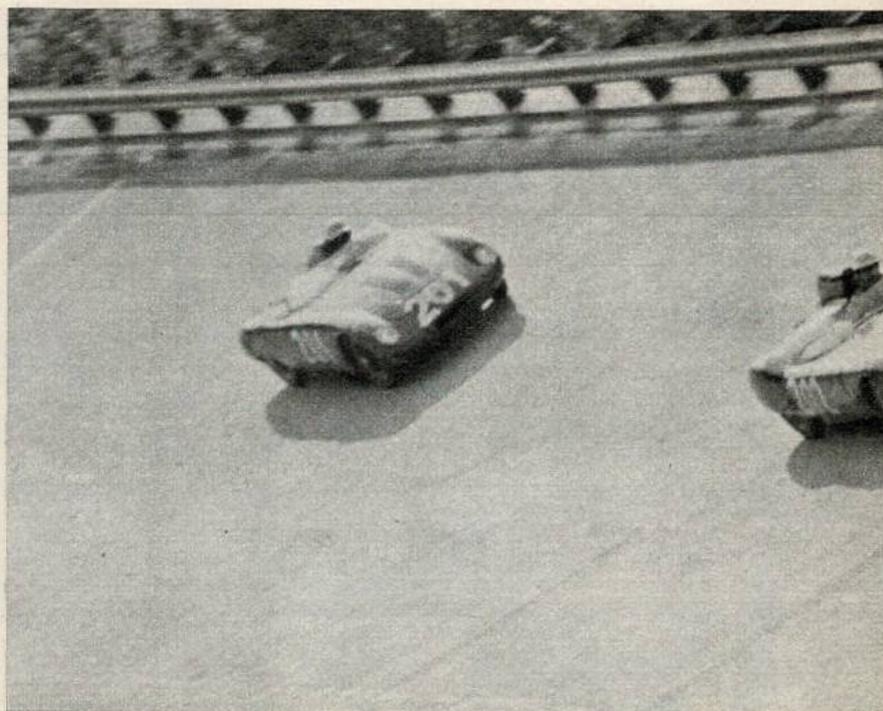
E un esperimento negativo si è dimostrata la partenza delle 18 vetture della categoria Junior, vetture che hanno dato origine proprio sul finire della giornata a un incidente che poteva avere delle gravi conseguenze. Si sono cercate le cause, si sono fatte risalire responsabilità a corridori che rispondono al nome di Zanarotti e di Montevago, ma non si è trattato che di supposizioni assurde e inconsistenti, dettate dall'ansia di ricercare un

colpevole. Zanarotti e Montevago che hanno deviato passando sul tracciato della pista d'alta velocità per qualche decina di metri, non possono assolutamente essere indicati come causa dell'incidente, perché quando questo è avvenuto essi erano ancora impegnati a superare la barriera tra le due piste per rientrare sul percorso stradale.

Se una causa vi può essere, essa deve essere imputata alla disposizione di partenza, che vedeva impegnate delle macchine disposte in fila di tre af-

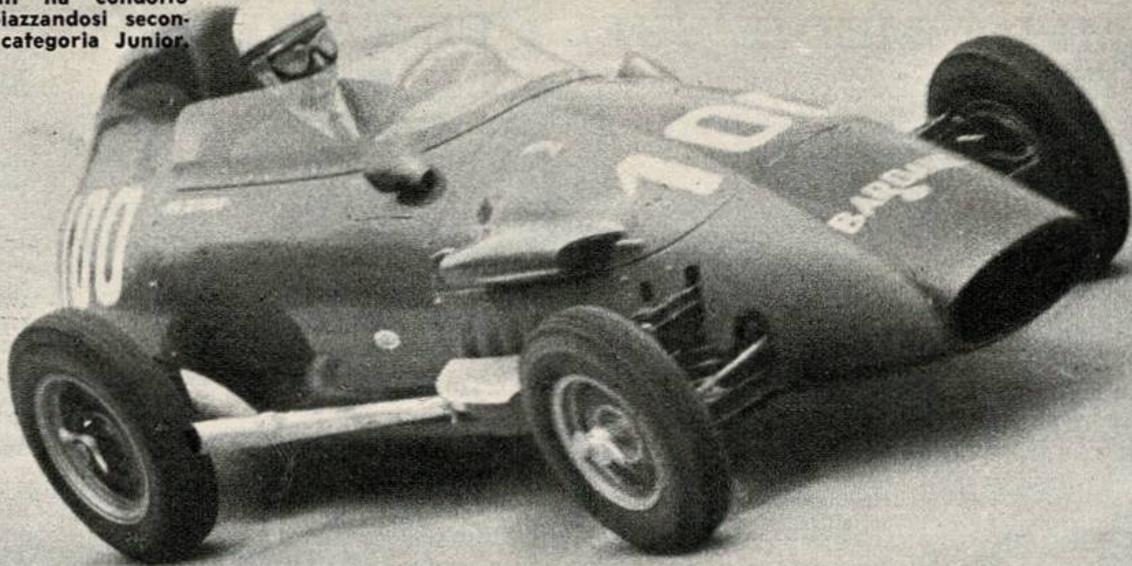


Un capolavoro di bravura e di stile è stata la corsa di Carlo Mario Abate che ha così debuttato vincendo anche la propria classe con la Ferrari «250 GT».



Tentato nel 1958, la Sant'Ambroeus ha ripetuto quest'anno l'esperimento di far correre tutte le categorie e classi sulla pista completa (stradale e alta velocità).

Piero Frescobaldi al volante di una Stanguellini-Bardahl ha condotto una bella corsa piazzandosi secondo assoluto nella categoria Junior.



# EL GIOVANI NT' AMBROEUS

fiancate a distanze di non più di mezzo metro l'una dall'altra e dalle quali la linea esterna di delimitazione delle due piste era talmente vicina da rendere oltremodo difficoltosa la partenza. Ma questa non è la sola ragione: ve ne è un'altra ben più grave e cioè che ci siamo trovati di fronte a dei giovani che ancora non sanno convenientemente padroneggiare il loro bolide, che non sanno ancora saggiamente impostare la loro corsa. Un eccesso di faciloneria proprio di questi « giovani » è stata la causa della *bagarre* iniziale, risoltasi — come abbiamo

detto — fortunatamente senza gravi conseguenze.

Tutto il resto è filato nel modo migliore, anche perché nelle altre classi e categorie vi era un maggior divario di potenza fra le varie macchine e di abilità fra i vari piloti.

La sesta edizione della Coppa Sant'Ambroeus, oltre ai motivi che abbiamo detto all'inizio (e cioè completa rassegna di piloti e macchine) aveva una sua particolare attrattiva nell'esordio della Ferrari « 2 litri » pilotata dal veronese Giulio Cabianca e che correva per i colori della « neonata » Scu-

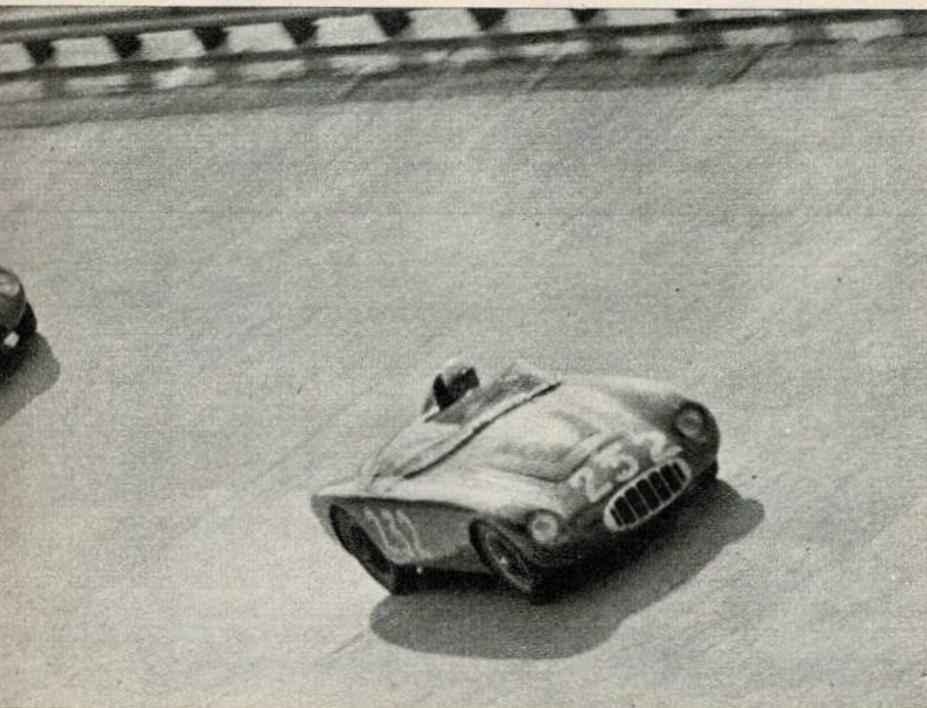
deria Eugenio Castellotti. La Ferrari « Dino 196 » con motore a sei cilindri a V con un solo asse a camme per ogni testata della potenza di circa 220 CV a 8500 giri, ha conquistato l'alloro assoluto. Se sotto il profilo agonistico la prestazione di questa nuova creazione degli stabilimenti di Maranello non si presta a commenti laudativi, dato che di avversari in grado di impegnarla non ve ne era neppure l'ombra, sotto il profilo tecnico la sua prestazione è oltremodo interessante.

Senza « forzare » eccessivamente, Giulio Cabianca ha fatto registrare sul giro completo una velocità di 208,200 km/h e sull'anello di alta velocità una media di 242,400 km/h, tempi perfettamente confrontabili con i primati precedenti e che si riferiscono all'edizione del 1956 del Gran Premio d'Italia. In quell'occasione, infatti, l'inglese Stirling Moss, con una Maserati di due litri e mezzo Grand Prix fece fermare i cronometri sul giro completo sulla media di 217,917 km/h. Ma se vogliamo un dato ancora più aderente alle caratteristiche delle vetture impegnate, potremmo paragonare il tempo di Cabianca sul percorso totale a quello di Peter Collins che con la vecchia Ferrari « Testa Rossa » di due litri (cioè la stessa cilindrata di quella di Cabianca) in occasione dell'ultima edizione del Trofeo Super-cortemaggiore del 1956, fece registra-

re sul giro più veloce una media di 201,794 km/h nettamente inferiore a quella dell'attuale pilota del Drake di Maranello.

Le doti quindi della nuova Ferrari sono state esaurientemente messe in evidenza; per quanto riguarda il pilota Giulio Cabianca si è ancora una volta rivelato una assoluta « certezza » per quella « Formula 1 » che andrà in vigore il 1961. Ci troviamo di fronte a un pilota completo sotto tutti i punti di vista, capace di qualsiasi *exploit*, che merita di essere appoggiato, aiutato e sostenuto. E il merito di questo aiuto deve andare ai dirigenti la Scuderia Eugenio Castellotti — primo fra tutti il direttore sportivo Mario Rubboli — i quali si sono proposti proprio questo fine: lanciare i giovani e rinsanguare le nostre sparute file di piloti di valore internazionale.

E la Coppa Sant'Ambroeus, oltre a registrare la definitiva consacrazione — se ve ne era bisogno — di Giulio Cabianca, è servita proprio per mettere in luce parecchi giovani piloti che faranno parlare di loro anche in futuro. E' stato un po' il « Festival della gioventù », la rassegna delle nostre giovani speranze. Prima di parlare di tutti gli altri attori di questa grande giornata di pura passione sportiva, desideriamo commentare la prestazione di due altri piloti che rientrano proprio tra quei giovanissimi



In questa foto vediamo impegnati in una curva sopraelevata « Uranio » (n. 232), Leonardi (n. 202) e Rigamonti (n. 201) tutti su O.S.C.A. 750 Sport.



Scarfioffi è ritornato alla vittoria nella Coppa Sant'Ambroeus. Lo vediamo qui impegnato con l'O.S.C.A. « 1500 cc » (262), seguito dall'altra O.S.C.A. di Wal Ever.

# TEMPI E MEDIE SULLA PISTA VELOCE

PILOTA	tempo	media	PILOTA	tempo	media	PILOTA	tempo	media
<b>Categoria Turismo</b>								
Classe 500 cmc.			Classe 750 cmc.			Classe 750 cmc.		
Kerschbaumer	2'07"4/5	119,718	Piperno	1'55"	133,043	Thiele	1'07"2/5	227,002
Prinoth	2'09"1/5	118,421	Leto di Priolo	1'25"3/5	178,738	Abate C.	1'07"3/5	226,331
Alba	2'09"2/5	118,238	Prinoth	1'25"3/5	178,738	Toselli	1'07"4/5	225,663
Classe 750 cmc.			Sala A.	1'25"4/5	178,321	Taramazzo	1'08"3/5	223,032
Zucchi	1'53"1/5	135,159	Fabi	1'26"1/5	177,494	<b>Categoria Sport</b>		
Cocchetti	1'53"3/5	134,683	Classe 1100 cmc.			Classe 750 cmc.		
Fontana	1'58"	129,661	Kerschbaumer	1'26"2/5	177,083	Brichetti	1'24"3/5	180,851
Classe 1100 cmc.			Agostini	1'28"1/5	173,469	Rigamonti	1'25"1/5	179,577
Cocchetti	1'40"4/5	151,785	Zeccoli	1'28"2/5	173,076	Leonardi	1'26"2/5	177,083
De Milano	1'40"2/5	152,390	Cacciandra	1'32"1/5	165,943	Classe 1100 cmc.		
Dari	1'39"1/5	154,233	Prioglio	1'32"3/5	165,226	Bini	1'16"4/5	199,218
Classe 1300 cmc.			Classe 2600 cmc.			Spichinger	1'16"4/5	199,218
« Aramis »	1'26"3/5	176,674	Ciccolini	1'17"2/5	197,674	Manelli	1'23"	184,337
Pavesi	1'27"2/5	175,057	Zagato	1'17"4/5	196,658	« Uranio »	1'24"1/5	181,710
Classe 2600 cmc.			Leto di Priolo	1'25"3/5	178,738	Classe 1500 cmc.		
Turri	1'23"	184,337	Torriani	1'20"3/5	189,826	Lualdi	1'10"3/5	216,713
Nicosia	1'26"	177,906	Sala G.	1'21"3/5	187,499	Munaron	1'11"4/5	213,091
<b>Categoria Gran Turismo</b>			Classe 1300 cmc.			Scarfiotti	1'12"	212,500
Classe 500 cmc.			De Leonibus	1'17"	198,701	« Wal Ever »	1'12"4/5	210,164
Largaiolli	1'52"4/5	133,507	Pace	1'17"1/5	198,186	Classe 2000 cmc.		
Saruggia	1'54"3/5	133,507	Molfeni	1'18"4/5	194,162	Cabianca	1'03"1/10	242,472
			« Kim »	1'19"1/5	193,181	Bordoni	1'09"2/5	220,461
			Classe 3500 cmc.			Peduzzi	1'12"3/5	210,743
			Noblet	1'07"1/5	227,678	Cavalli	1'14"1/5	206,199

sui quali bisogna puntare. Il primo fra essi è Carlo Mario Abate che dopo il secondo posto conquistato alla Coppa San Marino al volante della Ferrari « 250 GT » alla S. Ambroeus ha vinto la sua classe con lo stesso tipo di macchina alla formidabile media di 185,748 km/h. Il torinese che è giunto alla guida della poderosa 3 litri di Maranello, attraverso l'esperienza nel campo delle Alfa « Giulietta SV Zagato » ha dato a Monza l'esatta misura della sua classe, del suo stile, delle sue doti di generoso pilota. Ha inizialmente duellato con Taramazzo e con Noblet, poi ha rotto gli indugi, ha sferrato la sua offensiva e ha colto il più luminoso successo della sua carriera. Ci troviamo di fronte a un giovanissimo che indubbiamente farà parlare — e a lungo — di sé. Commovente l'affetto e la trepidazione della sua mamma, che l'ha accolto all'arrivo abbracciandolo commossa, dopo tanti minuti passati in trepida attesa.

L'altro conduttore che si è messo

in luce è Piero Frescobaldi che a Monza ha corso con la Stanguellini Junior per i colori della Scuderia Bardahl. Entrato da poco nell'agone sportivo, il fiorentino ha trovato nella Bardahl una scuderia che lo ha appoggiato per il grande passo nella categoria Junior. E dopo un paio di corse d'assaggio, Frescobaldi con la « Junior-Bardahl » a Monza ha dato fuoco a tutte le sue cartucce, ha impegnato tutti gli altri piloti sin dall'inizio ed è giunto alla fine secondo, separato da un decimo di secondo dal vincitore Nino Crivellari, fratello dell'infornuto Eros. Abbiamo parlato di Frescobaldi e della sua « Junior-Bardahl » senza nulla togliere però alla bella affermazione di Crivellari. A Piero Frescobaldi spetta anche il giro più veloce alla media oraria di 173,577 km/h.

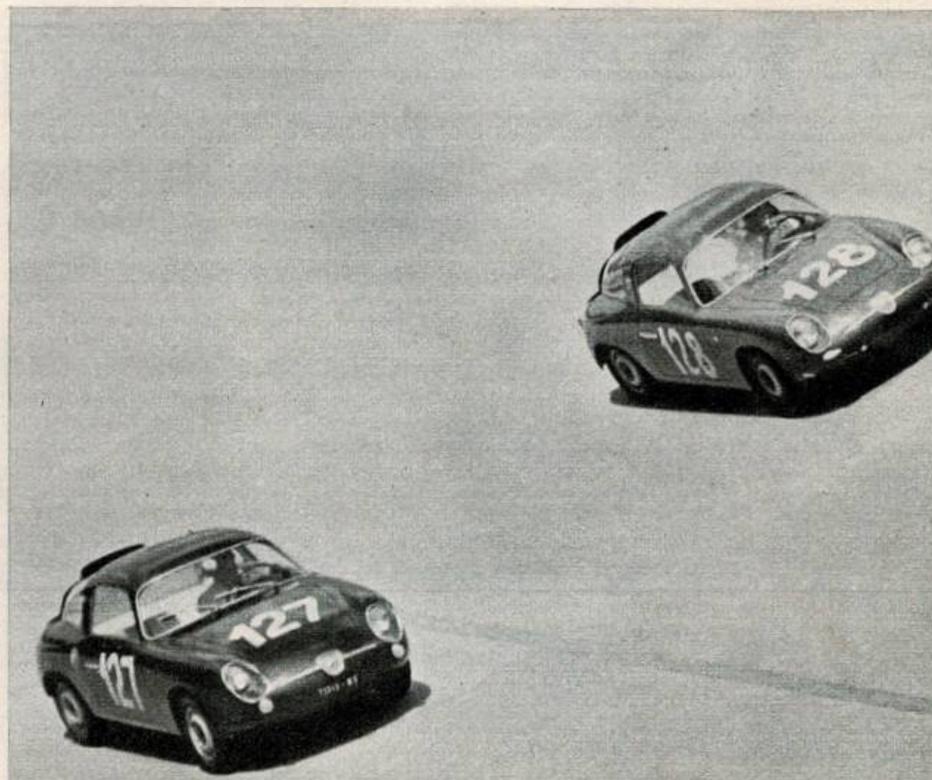
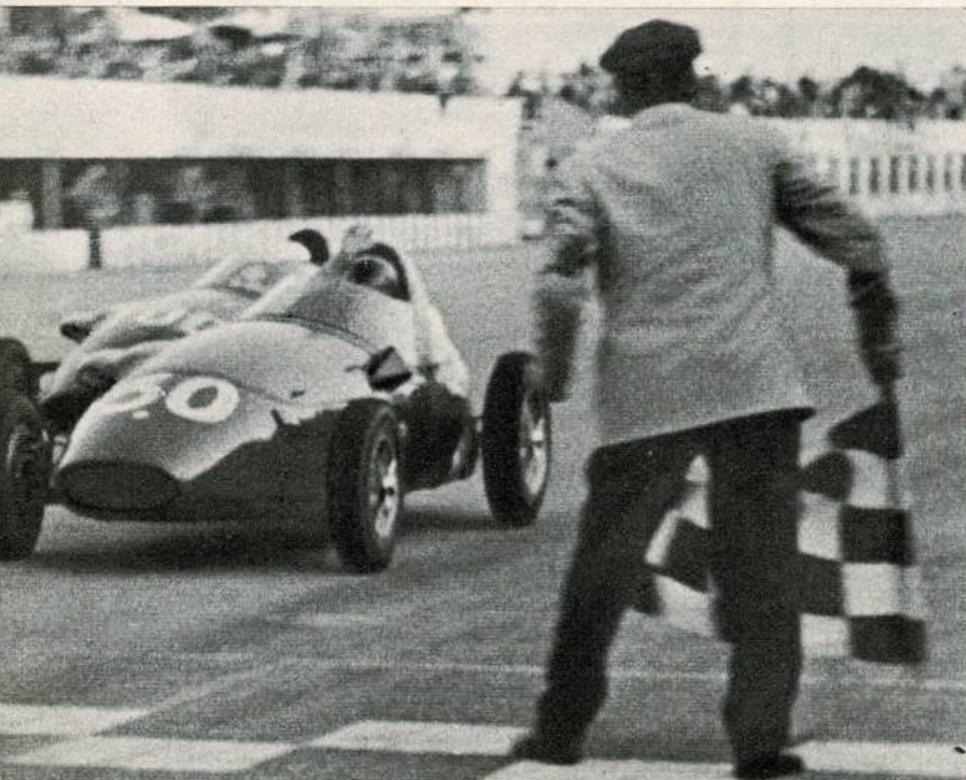
Sempre sul piano tecnico interessanti le medie raggiunte sull'anello di alta velocità dall'Osca « 1500 cc » con comando desmodromico delle valvole

di Edoardo Lualdi che è stata di 216,713 km/h (Lualdi si è ritirato per guasto al cambio) e da quella di 1100 cc, di Umberto Bini, che ha girato alla media di 199,218 km/h. Per quanto riguarda invece il campo delle 750 cc. Sport, abbiamo avuto l'impressione di trovarci di fronte a un campo abbastanza vecchio come materiale e quindi bisognoso di rinnovamento. La media comune di Gianni Brichetti con una 750 cc. Osca è stata di 180,851 km/h. Interessanti anche i confronti con tempi e medie delle Gran Turismo con quelli della recente « 12 Ore » Cesare Largaiolli, che ha dominato in lungo e in largo con una « regolarissima » Berkeley è rimasto al disotto alla media record segnata alla gara sopracitata. Sull'alta velocità la media raggiunta dalla Berkeley di Largaiolli è stata di 135,638 km/h. Leto di Priolo, invece, ha migliorato con la Fiat « 750 Abarth Zagato » di un soffio la media limite stabilita da Cattini nella « 12 Ore »: da 162,7 è passato a

162,8. I tabellini che riportiamo a pag. 10 e che riguardano le velocità raggiunte nelle varie categorie e classificate sulla pista di alta velocità non meritano commento.

Diamo ora una rapida scorsa ai vincitori di classe nelle varie categorie. Come abbiamo detto all'inizio tutte le categorie e tutte le classi erano rappresentate alla Coppa San Marino. E la giornata ha avuto inizio con la « Turismo » proprio con le due classi minori e cioè la 500 cc. e la 750 cc. Tutte Fiat, eccezion fatta per la 500 cc. di Prinoth che è una Fiat Styer-Puch. Nella « 600 », dopo una fuga iniziale di Zucchi, si fa luce Cocchetti che vince con netta superiorità. Tra le « 500 », Prinoth domina, ma in certa misura sino all'ultimo l'assegnazione del terzo posto: tre macchine si presentano infatti sul traguardo separate di alcuni millimetri l'una dall'altra. Un arrivo spettacolare, nel quale ha la meglio Alba, su Lantieri Cambieri.

A nostro avviso un po' confuso





Le vetture della categoria sport stanno per affrontare la curva di Lesmo. E' in testa Sesto Leonardi (O.S.C.A. n. 202) seguito da Stanga (212) e da Brichetti (205).



L'arrivo delle Fiat «500» in lizza per il terzo posto è stato emozionante e incerto. Sulla stessa linea Antolini Ossi (11), Cabella (12) e Kerschbaumer (6).

raggruppamento che segue. Era forse necessario un maggior frazionamento. Infatti sono state messe assieme le Fiat «1100» e con le Alfa «Giulietta berlina» e le Alfa «1900», per un totale di 26 macchine. Ad ogni modo tutto è filato via liscio: nella «1100» ha vinto ancora Cocchetti, tra le «1300» il bravo «Aramis» al secolo Bersani davanti all'ottimo Enrico Pavesi e tra le «2600», lo specialista di questa classe e cioè Enrico Turri al volante dell'Alfa «1900 TI».

Dopo la Turismo è la volta della categoria Gran Turismo con le classi «500» e «750» cc. Due tipi di vetture dominano sopra a tutte le altre: tra le «500» la già citata Berkeley e tra le «750» le bialbero «750 Abarth Zagato». Non conoscono rivali e facile è la vittoria di Cesare Largaiolli e di Massimo Leto di Priolo nelle rispettive classi. Raggruppamento affollato anche il successivo che vede in pista le Gran Turismo «1100» e «2600» cc. Mentre nella «1100» la vittoria va con tutta facilità alla Lancia «Appia Zagato» di Giovanni Kerschbaumer che domina, molto più combattuta risulta quella della classe «2600» cc. Protagonisti Elio Zagato, raggiunge il Santuario, a questi nostri giovani appassionati di automobilismo agonistico, la possibilità di colaudare un percorso dimostratosi velocissimo ed in condizione di consentire medie dell'ordine dei cento e più chilometri orari.

Rilevato questo aspetto davvero positivo raggiunto dalla nuova indovinatissima competizione lanciata con felice intuito dall'Automobile Club di Palermo, riesce facile comprendere il perché del successo sportivo e spettacolare arriso alla prova. Successo, in fondo, delineatosi soprattutto attraverso il clima di particolare favore e di vivissima attesa con cui si svolsero le prove.

Concepita, s'intende, con il proposito di contribuire alla formazione dei giovani piloti di Sicilia e di tenere sempre viva quella passione e quell'entusiasmo che, per fortuna, ancora esistono quaggiù, la nuova corsa in salita sulla «panoramica» del Monte Pellegrino ha dato la conferma e, diremmo, la misura dell'impeto e della combattività sfoggiati da tutti i concorrenti senza esclusione di colpi.

Direttamente interessati a scrivere questa nuova pagina dell'automobilismo siciliano, i protagonisti si sono lanciati al «via» decisi ad impegnare a fondo i loro mezzi meccanici: biso-

Molto emozionante la corsa delle vetture sport, soprattutto quella delle piccole «750». Ne sono attori Giancarlo Rigamonti, Gianni Brichetti e Sesto Leonardi. La vittoria va per un soffio a Gianni Brichetti davanti a Rigamonti, mentre Leonardi è costretto al ritiro. Sia Brichetti che Rigamonti hanno fatto vedere grandi cose. La classe 1100 cc. ha avuto invece uno svolgimento lineare. Prima predominio dello svizzero Spichinger, ma a tre giri dalla fine egli è costretto al ritiro e la vittoria va all'Osca di Umberto Bini.

Tra le «litro e mezzo» corsa spet-

tafacolare di Edoardo Lualdi perfettamente affiatato con l'Osca desmodromica. La rottura del cambio lo costringerà al ritiro; sarà allora la volta di Lodovico Scarfiotti che con la sua vecchia Osca trionfa. Scarfiotti sta ritrovando la forma dei giorni migliori e quando sarà sostenuto da un mezzo adeguato confermerà sicuramente le promesse dello scorso anno.

Di Cabianca, trionfatore nella due litri sport abbiamo già detto: dietro di lui a... ragguardevole distanza: Franco Bordini e Anna Maria Peduzzi che avevano a disposizione mezzi nettamente inferiori a quelli del veronese.

Nella Junior bagarre iniziale, scorrettezze successive da parte di molti piloti che appunto perché giovani debbono essere «imbrigliati»: ne guadagneranno loro e lo sport. Vittoria di Nino Crivellari dopo una lotta a coltello con Piero Frescobaldi; il primo su Stanguellini, il secondo su Stanguellini-Bardahl.

La giornata si è conclusa con una sfilata di moda diretta da Edy Campagnoli e da un riuscito carosello di vecchie macchine, che si sono cimentate su una distanza di una ventina di chilometri.

GIANNI MARIN

## CALMA, RAGAZZI!

Che in una serie di velocissime gare valide per tutti e 15 i punteggi di Campionato Italiano 1959, disputate con accanimento e passione da due centurie di concorrenti sul circuito completo dell'Autodromo di Monza, ci si dovesse attendere qualche incidente, era abbastanza logico, ma quello che si è visto du-

Indubbiamente la Maserati 2 litri è una macchina che conferì a Vaccarella una grande sicurezza e tranquillità di guida e lo dispose, quindi, rispetto all'avversario, a migliori condizioni di spirito. Sicché è apparso chiaro che Todaro ha dovuto lottare in ben diverse condizioni e con una maggiore preoccupazione sapendo infatti di disporre di un mezzo, quale la Ferrari «250 G.T.», più pesante della maneggevole Maserati e che non permetteva di superare determinati limiti. Resta chiara, comunque, la vivacità della avvincente lotta da loro combattuta e la soddisfazione di aver oltrepassato entrambi la media dei cento all'ora, ciò che li ha collocati senz'altro sul piano dei «mattatori» della corsa.

Dopo Todaro, che è stato primo della sua classe, si è classificato al terzo posto assoluto Trapani. Scattante e coraggioso, questo pilota ha ben sfruttato le doti della sua piccola Osca 1100 con una prestazione di rilievo.

Audacissima si deve considerare la prova fornita dal giovane e spericolato Federico che, con azzardatissima azione, ha pilotato la sua minuscola Fiat 500 al punto di raggiungere la stupenda media di km/h 72,164 (media superiore a quella tenuta nella stessa



Il vincitore assoluto Nino Vaccarella taglia il traguardo dopo aver pilotato con maestria la sua Maserati, più agile della Ferrari di Todaro, secondo arrivato.