

TUDOR

accumulatori

l'Automobile

TUDOR

accumulatori

Ancora le medie cilindrato in una gara di fondo

NELLA 40^a TARGA FLORIO GRAN GIORNATA DI MAGLIOLI

(DAL NOSTRO INVIATO)

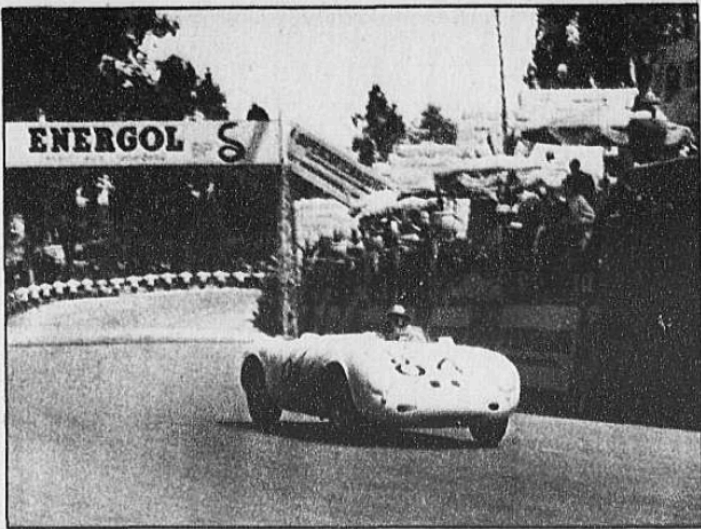
PALERMO, giugno sette mesi che sono intercorsi tra la 39 e la 40 Targa Florio abbiamo visto una completa rivulazione di Umberto Maglioli. E' di lui che si parla oggi, e ben a ragione, dopo il successo ottenuto nella gara isolana, è di lui che si parla dopo aver portato a termine una brillantissima 1000 km. del Nürburgring in coppia con Trips. Sette mesi fa Umberto Maglioli fece una comparsa incolora nella 39 Targa Florio e la sua fu una prestazione modesta. Non è improbabile che egli disponesse allora di un mezzo scarsamente preparato ed è possibile che fosse in condizioni morali molto precarie. Si ritirò dopo il 10. giro e la follia e la critica sembrarono dimenticarsi di questo giovane che pur aveva vinto una Carrera Panamericana, corsa della quale detiene il record assoluto. Quella stessa sera Umberto Maglioli formulò il proposito di abbandonare lo sport attivo. Oggi le sue quotazioni sono rapidamente risalite perché il suo successo nella 40 Targa Florio proviene proprio dall'avversario diretto di Maglioli, Giulio Cabianca, che ha sportivamente ammesso di non aver potuto far nulla contro di lui pur contando su una macchina pienamente rispondente. S'è detto che Giulio Cabianca è stato l'avversario diretto di Maglioli, ma noterete che il nome del pilota veneto non figura nella classifica della gara (ove doveva occupare nientemeno che il 2. posto) per il semplice fatto che

egli e la sua macchina (l'Oscia 1500) vi sono stati tolti. Non entriamo nel merito della questione perché soltanto l'antefatto meriterebbe una trattazione così lunga da richiedere lo spazio d'un articolo, ma non possiamo non dolerci, e profondamente, del fatto che Giulio Cabianca sia stato privato di un risultato che ha conquistato con i denti e, sul piano sportivo, con adamantina regolarità. Comunque va rilevato che sia la Porsche di Maglioli sia l'Oscia di Cabianca sono delle 1500, circostanza che servirà a convincere tutti della razionalità e della funzionalità di una macchina alla quale si stanno per aprire nuovi orizzonti, a partire dal 1957, con la entrata in funzione della nuova formula 2.

Senza dubbio le grosse cilindrato erano handicappate dal percorso e contro di esse, per giunta, s'è anche accanito la sfortuna. Eugenio Castellotti, ad esempio, accusò, prima ancora di terminare il 2. giro, la rottura dell'albero della trasmissione e fu per questo che la sua Ferrari 3500 4 cilindri scomparve ben presto dalla lotta pur permettendo al suo pilota di conquistare il giro più veloce (1. giro) in 44'34". Per espresso divieto del regolamento particolare non venne risparmiato dalla mala sorte e fu, quel che gli capitò, uno degli incidenti più irritanti che mai un guidatore possa accusare in una gara come la Targa Florio. Il serbatoio della sua Maserati 3000, in altri termini, restò irrimediabilmente avariato (probabilmente a causa di un sasso) sicché, oltre al tempo perduto per provvede-

re, lungo la strada, ad un rifornimento di fortuna, Taruffi fu costretto a ben 6 rifornimenti successivi non potendo utilizzare che un serbatoio ausiliario la cui modesta capienza (25 litri) lo obbligava a riempirlo ogni giro. Fu veramente una gara commovente la sua e per questo egli s'è meritato l'incanto e l'ammirazione della folla. E' forse per l'indomita volontà dimostrata che la sorte ha voluto premiarlo del secondo posto assoluto.

Tra coloro che si ritengono insoddisfatti includiamo Bordini-Carini che, a causa dell'irrigidimento dello sterzo della loro Maserati 3000, non poterono svolgere un'azione decisa ma ciò non impedì a Bordini di percorrere il km. lanciato a una rispettabile media di 241,610 (Maglioli coprì il km. ad oltre 233 km. l'ora). Degna di considerazione anche la gara di Pottino. Al 4. posto della classifica generale, dopo Gendebien e prima di Bordini, si inseriva Giorgio Scarlatti che



Tribune di Cerda. Umberto Maglioli (Porsche 1500) mentre porta a compimento il 2. giro. E' ormai in testa e non abbandonerà più tale posizione sino alla conclusione della gara, coprendo i 720 chilometri a circa 91 km. di media oraria,

come guidatore d'una macchina italiana, beninteso: fecero gran che. Anzi quel che fecero lo fecero male, entrambi rovinando fuori strada senza tuttavia compromettere definitivamente la resistenza del mezzo. In allenamento, Herrmann aveva già concluso per bene una 3500 12 cilindri. La difesa delle grosse cilindrato restò dunque affidata a Piero Taruffi, soprattutto, che aveva iniziato la sua corsa in tono logicamente guardingo dovendo egli coprire da solo tutti i 10 giri (come d'altra parte fece Maglioli). Da buon partito, Taruffi mirava a risparmiare il mezzo, ma egli stesso non venne risparmiato dalla mala sorte e fu, quel che gli capitò, uno degli incidenti più irritanti che mai un guidatore possa accusare in una gara come la Targa Florio. Il serbatoio della sua Maserati 3000, in altri termini, restò irrimediabilmente avariato (probabilmente a causa di un sasso) sicché, oltre al tempo perduto per provvede-

re, lungo la strada, ad un rifornimento di fortuna, Taruffi fu costretto a ben 6 rifornimenti successivi non potendo utilizzare che un serbatoio ausiliario la cui modesta capienza (25 litri) lo obbligava a riempirlo ogni giro. Fu veramente una gara commovente la sua e per questo egli s'è meritato l'incanto e l'ammirazione della folla. E' forse per l'indomita volontà dimostrata che la sorte ha voluto premiarlo del secondo posto assoluto.

Tra coloro che si ritengono insoddisfatti includiamo Bordini-Carini che, a causa dell'irrigidimento dello sterzo della loro Maserati 3000, non poterono svolgere un'azione decisa ma ciò non impedì a Bordini di percorrere il km. lanciato a una rispettabile media di 241,610 (Maglioli coprì il km. ad oltre 233 km. l'ora). Degna di considerazione anche la gara di Pottino. Al 4. posto della classifica generale, dopo Gendebien e prima di Bordini, si inseriva Giorgio Scarlatti che

conquistava così una nuova vittoria di classe (Maserati 2000). E' questo il terzo risultato positivo del pilota romano che pare si avvii quest'anno al definitivo consolidamento nella scala dei valori nazionali. Nella Targa Florio avrebbe potuto far di più se anch'egli non avesse dovuto lamentare, e spesso, note ai freni. Comunque una nuova affermazione per lui e per la Centro Sud, completata dall'8. posto di Pedini.

Il modesto spazio di cui disponiamo ci impedisce, purtroppo, di parlare compiutamente di tutti gli altri, ma prima di chiudere queste note non possiamo non rilevare il 7. posto assoluto di Zampiero (Mercedes 300 SL) che con Giuseppe Musso-Castelli diede vita ad un attraente duello nella gran turismo, duello nel quale prevalsero i secondi nella parte iniziale. Né vorremmo dimenticarci del bravissimo Arezzo (Fiat 8V Zagato) che anche questa volta s'è dimostrato un pilota di sicuro avvenire, di

Tagliavia che ha vinto con l'Oscia la classe 1100, di Piccolo che ha portato ad un nuovo successo la Giaur, di Ivanhoe (Alfa Romeo Giulietta) che conquistava il 14. posto assoluto ottenendo così una delle migliori affermazioni della giornata, di Querci (Alfa Romeo 1900) vincitore della classe 2000 della categoria turismo, di Garuffi (Alfa Romeo Giulietta) primo della classe sino a 1300 del gruppo gran turismo e di Boffa (Lancia Aurelia) che pur vincendo la classe oltre 1300 della gran turismo si classificava ultimo in seguito ad un incidente di strada. Vanno ricordati altresì Tinazzo e Villorisi.

Dell'organizzazione va detto che essa si è dimostrata quest'anno più efficiente di quella dell'anno passato. Di ciò va dato merito, soprattutto, a Vincenzo Florio e, per quanto ci riguarda, al simpatico Vincenzo Gargotta per il quale ricorreva pure una grande data, il 35. anniversario da quando si occupava dell'ufficio stampa della Targa.

Piero Caucci
(Le classifiche a pag. 4)

LA FERRARI AL G. P. SUPERCORTEMAGGIORE

Il campione del mondo Juan Manuel Fangio capeggerà la squadra della Ferrari al IV Gran Premio Supercortemaggiore in programma per il 24 corrente all'Autodromo di Monza.

Fangio avrà come compagno di guida nella corsa il campione assoluto d'Italia Eugenio Castellotti.

La Ferrari avrà altri due equipaggi ufficiali: Collin-Gendebien e Tringnant-De Portago.

Con vettura Ferrari si presenteranno alla grande corsa di Monza del 24 giugno anche Cortese, Garini, Crepaldi, Starabba, Munaron e Biscari.

Come già comunicato al IV Gran Premio Supercortemaggiore è già iscritta la Maserati al completo con la sua squadra capitana da Moss.

Le due importanti case costruttrici di vetture sport parteciperanno così ufficialmente alla manifestazione dell'ACIP: il solo confronto tra di esse sarebbe già sufficiente a decretare il migliore successo della gara che si svolgerà sulla pista di 10 km. dell'Autodromo comprendente come noto anche l'anello di alta velocità.

CORSE MACCHINE PILOTI

◆ Pietro Campanella, Giovanni Lurani e Angelo Foggi hanno stabilito a Monza il nuovo record della classe D sulle tre ore coprendo la distanza di km. 394,635 alla media oraria di km. 131,345. Il veicolo di cui si sono serviti era munito di motore Guzzi di 350 cc. equipaggiato di una carrozzeria studiata da Ghia.

◆ La gimkana automobilistica indetta dall'Automobile Club di Modena e svolta all'Aerodromo ha visto la partecipazione di 74 equipaggi. La vittoria è stata di Augusto Corradini che ha ottenuto il miglior punteggio della giornata. Affermazioni hanno ottenuto Ugo Casavutti, a Vincenzo Florio e, per quanto ci riguarda, al simpatico Vincenzo Gargotta per il quale ricorreva pure una grande data, il 35. anniversario da quando si occupava dell'ufficio stampa della Targa.

◆ L'Automobile Club dell'Aquila, al quale l'Automobile Club di Brescia ha espresso le sue felicitazioni per l'ottima organizzazione del passaggio della Mille Miglia, ha deciso di festeggiare il socio Carlo Falli che nella gara bresciana ha ottenuto il terzo posto di classe. A Carlo Falli verrà consegnata una artistica coppa in riconoscimento della sua passione sportiva.

◆ La gimkana indetta dall'Automobile Club di Varese è stata vinta da Alessandro Zafferi su Giulietta. Eugenio Dragoni ha vinto il gruppo B e Gian Battista Corbi il gruppo A.

◆ Il 17 giugno partono da Bolzano a bordo di tre Fiat 600 Vittorio Bonamore, Anna Bonamore, Pietro Alverà, Jano Nicolis. Vito Scocani e Ferruccio Amati. I tre equipaggi sono diretti al Capo Nord. Essi intendono coprire la distanza di 4300 km. (da Bolzano a Hammerfest) in 3 giorni e 19 ore. Accanto al posto occupato dal pilota in ciascuna delle tre macchine è stato rimosso il sedile, mentre il vano posteriore è stato adattato in maniera da consentire l'allestimento di un giaciglio. Il raid ha un carattere puramente sportivo.

◆ Ilario Bandini su Bandini balibero ha vinto la gara in valità Predappio-Rocca delle

Caminata. Bandini ha coperto il percorso in 32' alla media di 57,314 seguita da Gorza su Alfa Romeo Giulietta e da Galassi su Aurelia gran turismo. La gara che è stata seguita da migliaia di spettatori è stata organizzata in modo impeccabile ed il merito maggiore va ai dirigenti dell'A.C. Forlì e particolarmente al direttore di corsa Gino Ricci e al presidente della Commissione sportiva Luciano Vittori. Non si deve lamentare il benché minimo incidente. Vincitori di classe sono risultati i forlivesi Farneti Merenda Salecchi Mambelli, Lombardi, Zanucoli, Ronconi e Sarti. Altri vincitori di classe Zanotti Carloti, Martini, Pussini Mandelli, Galassi.

◆ In seno al Rallye de Giornalisti viene organizzato un concorso denominato «Bella del volante», al quale possono partecipare tutte le guidatrici in possesso di patente di guida. In ogni regione vi sarà una eliminataria.

★

Behra - Rosler
nella 1000 Km. di Parigi

La 1000 km. al addio alla Maserati 3000. Infatti dopo la vittoria di Moss-Menditeguy nella 1000 km. di Buenos Aires, di Moss-Behra-Taruffi-Schell nella 1000 km. di Nürburgring, la Maserati ha ottenuto questo terzo successo consecutivo in una 1000 km. Behra e Rosler hanno dominato ampiamente la corsa prevalendo nettamente su Schell e Lucas (Ferrari) e su Tringnant-Picard anche essi su Ferrari. Behra ha stabilito anche il nuovo primato su giro (km. 7.7) con il tempo di 2'50" alla media oraria di km. 164.848.

Direttore
GIOVANNI CENESTRINI
Redattore capo responsabile
PIER LUIGI SAGONA
Editore dell'Ediz. dell'Automobile L. E. I.
Stampatore Tumminelli - Roma
Viale Università, 38