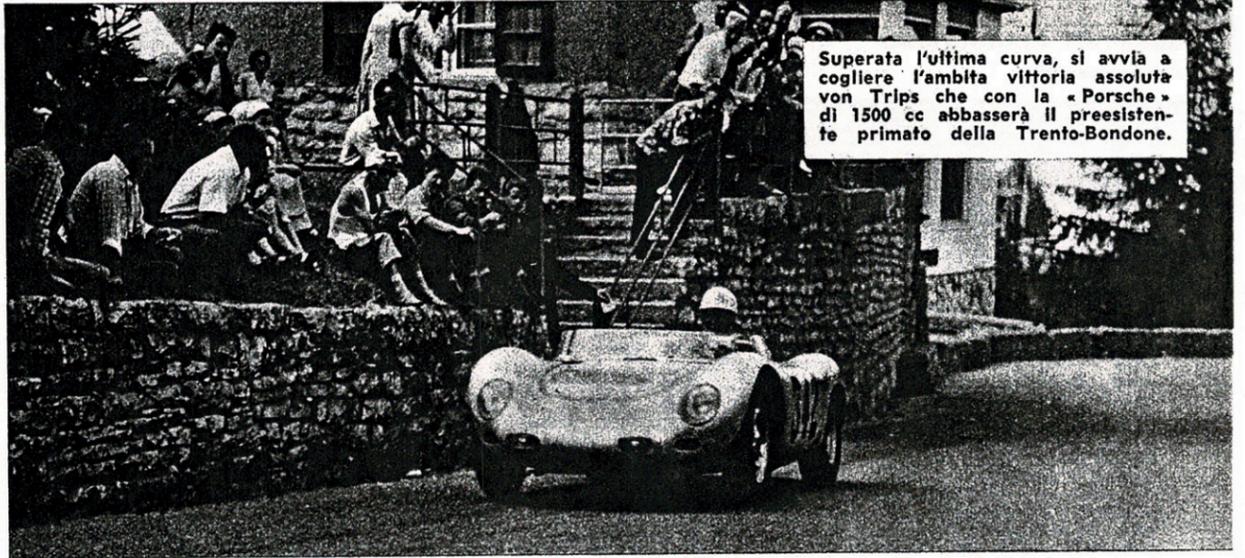


DISERTANO GLI ITALIANI trionfano i tedeschi al Bondone

Ll «Campionato d'Europa della Montagna» giunto quest'anno alla sua seconda edizione, dopo le prove del Monte Parnis in Grecia e del Monte Ventoux in Francia, ha vissuto il suo terzo atto su di una delle più classiche strade in salita d'Italia, cioè quella che da Trento porta al Monte Bondone dello sviluppo di 12,900 km. e dal dislivello di 1011 m.

Questo Campionato, che era nato come una serie di prove prettamente sportive e tecniche, è divenuto nella realtà una questione di prestigio e di interesse commerciale, subito compresa e afferrata dai tedeschi, mentre gli italiani se ne sono disinteressati completamente. Mentre lo scorso anno la Maserati aveva creduto opportuno preparare una sua «due litri» e affidarla al «fuori-classe» — per le corse in salita — Daetwyler, quest'anno nessuna casa italiana ha creduto opportuno formare una propria squadra in grado di disputare onorevolmente queste prove. Lo scorso anno in un certo senso, la cosa era più difficile, poiché la cilindrata limite era di due litri; quest'anno, con la riduzione a un litro e mezzo, la partecipazione poteva riuscire molto più facile, dato che le nostre industrie costruttrici di automobili da competizione hanno già in produzione macchine perfettamente adatte a questa nuova regolamentazione. Infatti la bolognese O.S.C.A. ha in produzione il suo 1500 cc. che benissimo avrebbe potuto controbattere l'offensiva tedesca e la Ferrari il suo litro e mezzo, che però la Casa di Maranello non ha creduto ancora opportuno adattare ai requisiti richiesti dalla categoria sport. Per la Ferrari molto probabilmente la cosa riusciva scabrosa, dato che la casa del cavallino rampante, preoccupatasi sempre di costruire dei motori, ha trascurato tutta la parte telai, tanto che ora si trova ad avere a disposizione un magnifico motore di 1500 cc. (il «cucchiolo») ma non di un telaio adeguato sul quale montare questo motore e poterlo sfruttare a fondo. L'O.S.C.A. dal canto suo, sempre alle prese con



Superata l'ultima curva, si avvia a cogliere l'ambita vittoria assoluta von Trips che con la «Porsche» di 1500 cc abbasserà il preesistente primato della Trento-Bondone.

non indifferenti problemi finanziari, ha dovuto cedere anche il migliore alfiere di cui disponeva e cioè quel Giulio Cabianca, che in più di un'occasione aveva dimostrato di compiere degli autentici miracoli di audacia, di abilità e di coraggio portando alla vittoria — anche quando in partenza si davano come già battute — le creazioni degli operosi fratelli Maserati. I tedeschi, invece, consapevoli che dai risultati di queste gare (vere competizioni a scopo propagandistico-commerciale), si potevano trarre i migliori risultati nel campo delle vendite, sono scesi in lizza con due squadre una quella della Porsche e l'altra quella della Borgward. Anche alla Trento-Bondone, queste due équipes si sono schierate al via al gran completo, decise a lottare sino allo spasimo per conquistare un'ambita affermazione e per migliorare la loro po-

sizione nella classifica del Campionato d'Europa della Montagna.

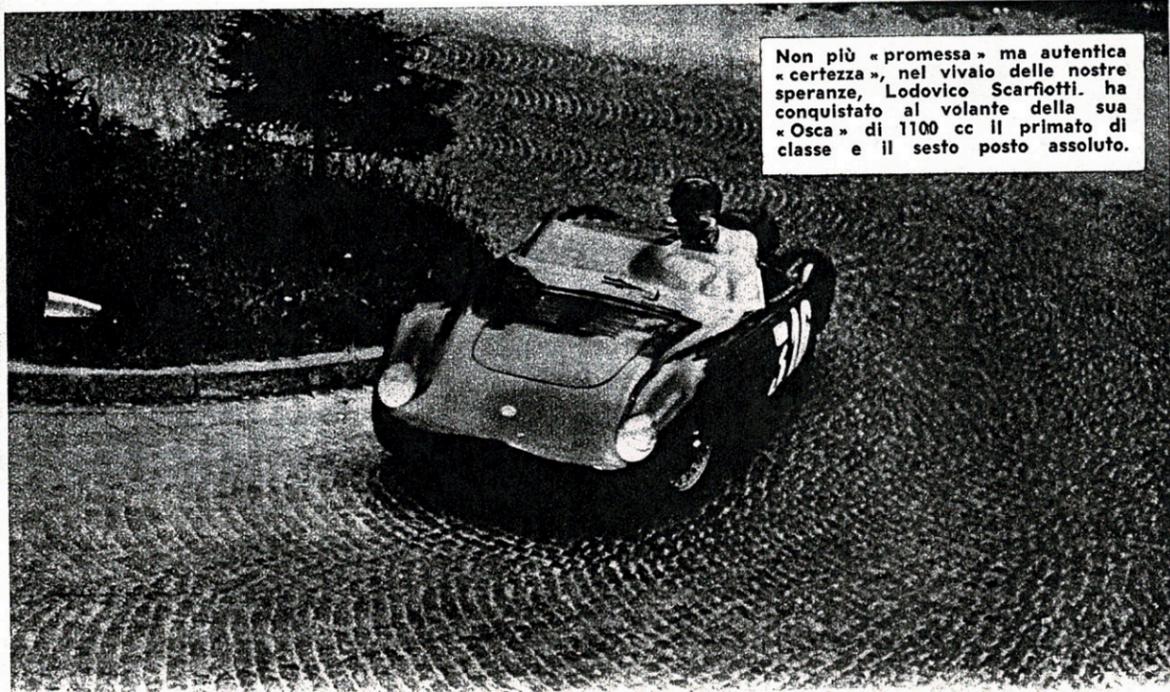
L'interesse, quindi, dei tecnici e degli sportivi era rivolto a queste due squadre, senza dimenticare però che anche le altre categorie e classi presentavano motivi di incertezza tali da attendere i singoli risultati con comprensibile interesse.

Una di queste classi, ad esempio, era la «massima» della Gran Turismo, nella quale si ritrovavano ancora una volta di fronte al volante delle Ferrari «250 G.T.» Edoardo Lualdi e Alberto Quadrio Curzio. Attesa era la prestazione di questi due giovani, tanto più che ripetutamente da parte di tecnici che vanno per la maggiore si era parlato di Quadrio come di una nuova rivelazione dell'automobilismo sportivo nazionale. Nei nostri commenti alla Coppa San Marino e alla Bologna-San Luca ave-

vamo avvertito questi facili critici che prima di poter giudicare le effettive qualità di un pilota e poterne parlare come di un «campione», occorre avere più volte la dimostrazione delle sue doti di guida e del suo stile, soprattutto in corse difficili, dallo sviluppo vario e impegnativo. Con questo non volevamo affatto denigrare le possibilità di Quadrio, ma volevamo soltanto metterlo sull'avviso soprattutto contro falsi amici, i quali lo stavano spingendo a prestazioni superiori alle sue effettive possibilità. La Trento-Bondone ha dato ragione a queste nostre critiche. Partito con il dente avvelenato, Quadrio ha cercato di dare qualche cosa di più, ha in altre parole «strafatto» ed è andato a cozzare in malo modo contro la roccia. La sua corsa è così finita anzitempo; è stata una dura esperienza ma speriamo salutare.

Nello stesso tempo Edoardo Lualdi era stato spinto — pur trovandosi in condizioni fisiche menomate da una indisposizione — a difendere il proprio nome, e il prestigio che si era conquistato in tante gare vittoriosamente condotte a termine. Ma Lualdi non ha voluto strafare, ha preso soltanto la partenza per onore di firma e per dimostrare che non aveva paura di nessuno e, pur conducendo una gara in tono minore, ha ancora una volta rivelato di essere quel pilota maturo a ogni più lusinghiera impresa che avevamo già conosciuto in parecchie occasioni.

Reclami alla Trento-Bondone non ne sono stati presentati e questo è già un motivo di conforto; i commissari tecnici però, a loro insindacabile giudizio, hanno creduto opportuno sottoporre a verifica alcune vetture prime classificate nelle rispettive classi. Mentre tutte sono state trovate rispondenti ai requisiti fissati dalla C.S.A.I., la D.K.W. vincitrice della sottoclasse sino a 1100 cc. della categoria Turismo non si presentava nelle condizioni richieste dalla fiche di omologazione. Di qui è nata una lunga discussione e la premiazione di questa classe è stata subordinata alle decisioni che verranno successivamente prese in sede nazionale. Non è nostra intenzione entrare nel merito della cosa e cioè



Non più «promessa» ma autentica «certezza», nel vivaldo delle nostre speranze, Lodovico Scarfiotti, ha conquistato al volante della sua «Osca» di 1100 cc il primato di classe e il sesto posto assoluto.

sono limitate a un campo di utilizzo dell'ordine dei 1500 cc., una affermazione però che ci sembra errata, dato che mai il veronese è stato messo alla prova. Indubbiamente se verrà utilizzato in una categoria superiore o addirittura nella « Formula 1 », dovrà anche lui superare il periodo di ambientamento (più o meno lungo e che tutti i piloti si sono trovati a dover trascorrere) ma siamo certi che poi anche Cabianca in queste nuove categorie saprà far valere la sua parola. Ora più che mai, ci sembra scoccata l'ora del veronese.

Benché alla vigilia Wolfgang von Trips avesse fatto segnare il secondo miglior tempo dietro a Hermann, il giorno della corsa il biondo tedesco dando tutto se stesso riusciva a far sua la corsa trentina con la fantastica media di km/h. 83,345 che rappresenta un nuovo primato della competizione. Von Trips ha condotto la corsa con

della Montagna (punteggi)

Monte Parnis	Monte Ventoux	Monte Bondone	Totale punti
I (10)	II (8)	I (10)	28
II (8)	IV (6)	II (8)	22
IV (6)	III (7)	IV (6)	19
III (7)	V (5)	V (5)	17
V (5)	VI (4)	VI (4)	13
	I (10)		10

grande audacia, con la massima incisività e la sua vittoria deve essere considerata come pienamente meritata. La Porsche di cui egli disponeva (forse la più potente delle due) lo ha sempre coadiuvato magnificamente nella marcia.

Degno rivale dell'alfiere della Porsche, il « N. 1 » della Borgward: Hans Hermann che si classificava secondo con il tempo di 9'23"3/5, cioè separato da von Trips di 6"2/5. Indubbiamente questa prestazione si deve in parte alla macchina, ma molto all'uomo. Nella classifica generale dopo von Trips e Hermann, un nome nuovo per queste competizioni e cioè lo svedese Gioakin Bonnier che su di un'altra Borgward ha preceduto di 3"1/5 la Porsche del tedesco della Germania Orientale Edgard Barth. Quinto con l'ultima macchina ufficiale il nostro Cabianca (Borgward).

In questo susseguirsi di nomi stranieri, di marche e di piloti, vi è stata pur tuttavia una certa soddisfazione anche per noi italiani: il sesto posto conquistato dal sempre più sorprendente Lodovico Scarfiotti su O.S.C.A. di soli 1100 cc. di cilindrata. Scarfiotti con l'O.S.C.A. « personale », va sempre più affinando il suo stile di guida e le prove che egli va sostenendo di-

vengono sempre di più capolavori di bravura, di audacia e di stile, le tre doti che indicano il « campione ». A Scarfiotti un'unica raccomandazione: « Salire la difficile scala dei valori, senza premura, perché soltanto il tempo gli potrà far raggiungere quelle vette a cui aspira... e con ragione ».

In quasi tutte le classi sia della Turismo, che della Gran Turismo e della Sport, i records precedenti sono stati migliorati. Meritano però qui di essere segnalati i nuovi limiti raggiunti nella 750 Turismo da Anzio Zucchi salito al Bondone in 12'26" e quello di Ferrero nella 1300 cc. che è stato portato a 11'40".

Un altro primatista è stato Renato Salvetta che ha battuto nella oltre 1300 della Turismo con la sua Alfa Romeo « 1900 T.I. » Dodi, Turri e Largaiolli; la nuova media primato di Salvetta è stata di km/h. 67,617.

Anche nella Gran Turismo demolizione in « massa » di records: nella classe fino a 500 cc. la migliore prestazione è stata fornita da Giovanni Kerschbaumer con 13'30"3/5 mentre Prinoth su Fiat « Abarth Zagato 750 cc. » è salito in 11'01"4.

Il trionfatore della classe 1300 cc. è stato Carlo Abate (l'abbonato alle vittorie in questa classe) con la Alfa « Giulietta Zagato », ma la vincitrice morale deve essere considerata Ada Pace giunta seconda dopo una gara superba e dopo essere riuscita a superare dei concorrenti del « sesso forte » del calibro di Toselli e Peroglio.

Lotta in famiglia delle Porsche « Carrera » nella classe sino a 1600 cc. e predominio di Fritz von Hanstein davanti a Siegfried Gunter e Greger.

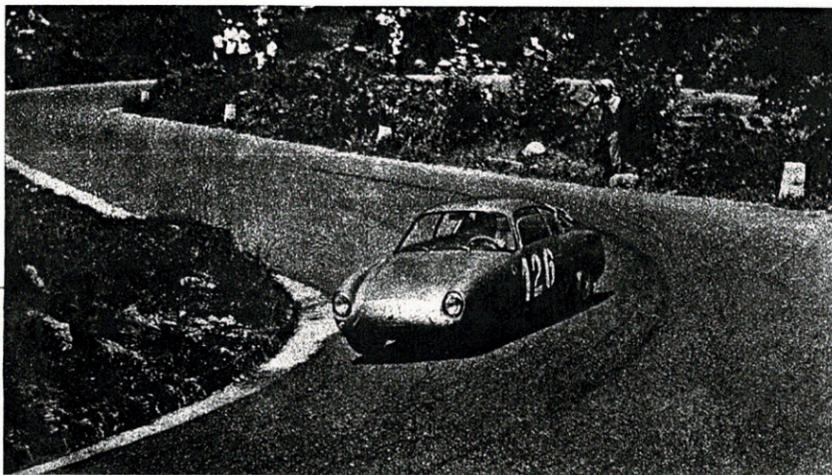
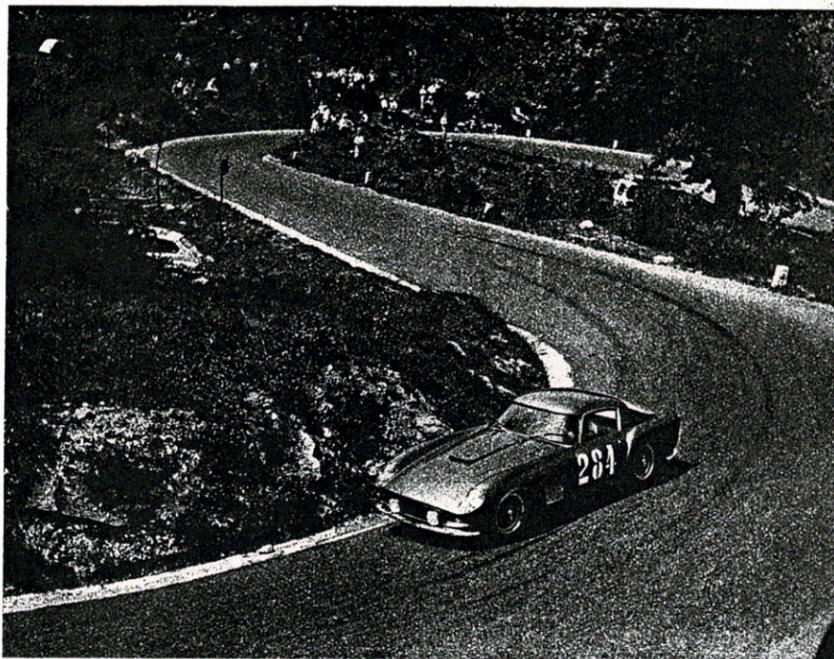
Vittoria di un « anziano » nella due litri: il redivivo Fausto Rodenghi al volante della Maserati « 2000 cc. » ha battuto di 8"4/5 Giacomo Moioi e con distacchi superiori Ciccolini, Sala e Bonetto... il che è tutto dire.

Scomparso Quadrio Curzio, febbricitante Edoardo Lualdi, la vittoria nella Gran Turismo oltre 2600 cc. è andata a Luigi Taramazzo su Ferrari « 250 G.T. », recente vincitore della Mille Miglia 1958. Dopo di lui Armando Zampiero, Lualdi e De Micheli.

Per « un pelo » Giancarlo Rigamonti dopo aver evitato una uscita di strada, si è imposto nella minima classe della « sport » con l'O.S.C.A. di 750 cc.: soltanto 1"1/5 separano il vincitore da Gianni Brichetti.

L'organizzazione è stata perfetta e nessuna critica può essere mossa a tutto l'apparato organizzativo; merito questo che deve essere indubbiamente ascritto al Presidente e al Direttore dell'Automobile Club di Trento, e cioè all'avv. Morelli e al dott. Giorgio Sciso.

GIANNI MARIN



Alcuni vincitori di classe affrontano con bello stile le ultime curve che portano al Bondone. Dall'alto: Taramazzo sulla Ferrari « 250 G.T. » vincitore della massima classe della Gran Turismo; Rodenghi che con la Maserati « 2000 » ha fatto sua la classe sino a 2600 cc della Gran Turismo; Prinoth su « Abarth Zagato 750 cc » primatista della classe 750 cc; e Coppo su Fiat « 1100 Zagato » che finalmente è riuscito a debellare la sfortuna che gli si era accanita contro.

