

La prima prova del campionato della montagna

RIACCESSO SULLE TORRICELLE il fuoco della passione sportiva

Oltre 170 macchine hanno partecipato alla prova vinta da Cabianca al volante dell'Osca 1500

(DAL NOSTRO INVIATO) VERONA, marzo

La prova più convincente dell'entusiasmo che sopprime i gentilezze del volante le autorità non possono averla avuta attraverso questa tredicesima edizione della Corsa sulle Torricelle. Mai nessuna prova in salita ha raccolto un così gran numero di iscritti (circa 190) e moltissima prova in salita ne ha visti tanti alla partenza (oltre 170) così da creare seri problemi non soltanto agli organizzatori, che comunque se la sono cavata nel modo migliore, ma anche alle autorità che, per la verità, non hanno mostrato la stessa diligenza e serietà degli organizzatori. Che cosa si rimprovera alle autorità? Una certa inegualità d'attenzione nel concedere tutto il loro appoggio alla manifestazione, un evidente timore nel dare libero accesso ai concorrenti lungo il percorso tanto più che le prove ufficiali non notarono avere luogo che in minima parte a causa di un incidente meccanico in seguito al quale un concorrente cosparsa abbondantemente di olio la strada rendendo impossibile proseguire le prove stesse. Noi, però, sentiamo di dover giustificare un'vo', ma soltanto un'vo', il loro operato perché la responsabilità che gravava su di loro era abbastanza evidente trattandosi della prima manifestazione nazionale di velocità e la corsa sulle Torricelle poteva e doveva costituire un esempio.

Le cose sono andate bene, anzi benissimo, e della gratitudine degli organizzatori si è reso interprete il direttore di corsa Ernesto Basso quando alla fine, impugnatosi il microfono, ha rivolto un affettuoso ringraziamento alle autorità e le sue scuse agli abitanti della zona per aver sopportato — chi volentieri chi no — il rabbioso ruggire dei motori. Ma veniamo alla gara. Essa doveva dimostrare, in campo tecnico, quale grado di messa a punto avessero raggiunto le macchine e magari tenere a battesimo qualche prototipo nuovo. Si diceva, infatti, che Ferrari avesse intenzione di saggiare sulle Torricelle una inedita due litri. Il battesimo della nuova creatura di Ferrari non c'è stato, ma c'è stato il battesimo di tante altre macchine, non interamente nuove, beninteso, ma pur sempre rivedute e rifatte. Qualcuno ha giustamente chiamato quella delle Torricelle la corsa dei «preparatori». C'erano tutti, infatti, ansiosi di vedere alla prova i risultati di mesi di sacrifici. C'era Gianni di Genova, c'era De Sanctis e Giocchino Vari di Roma, ce n'erano probabilmente altri più modesti e meno noti. Taluno, come Michele Sambelli, che rappresentava i fratelli Giannini, poteva considerarsi soltanto un osservatore. Questi preparatori non sono ripartiti da Verona molto soddisfatti. In parecchi casi le loro macchine sono state battute, magari d'un soffio, come è avvenuto per la Fiat 600 di Gianni, in altri casi per mera sfortuna. In un caso almeno la vittoria ha coronato gli sforzi di questi preparatori grazie alla vittoria ottenuta da Luciano Ciolfi la cui Alfa Romeo Giulietta berlina è stata preparata, appunto dai fratelli Giannini. Ma di ciò parleremo più tardi perché già leggo nel candido viso di Giulio Cabianca lo stupore più grande. E' mai possibile, si stava chiedendo questo bravo e pur modesto pilota, che si parli di autorità e di preparatori e non si accetti ancora alla mia vittoria assoluta. Vede, caro Cabianca, ho proprio l'intenzione di parlarne come si conviene della sua vittoria, ma m'è sembrato — e non me ne voglio se non condire la mia opinione — che il nocciolo della corsa stesse proprio in questa lotta sorda dei preparatori che son quelli, lei lo sa, che dan vita alle corse.

Una stata poi perché Cabianca ha deciso ora di dedicarsi interamente alle corse e questo suo successo rappresenta un brillante inizio, non c'è dubbio. Quanto all'Osca 1500, noi siamo convinti che in molti casi essa potrà aspirare alla vittoria assoluta come ha ben dimostrato in questa corsa.

Dopo Cabianca puntano senz'altro Giuseppe Musso che non soltanto ha vinto con la nuova Maserati della classe 2000 della categoria gran turismo, ma avrebbe insidiato molto da vicino la vittoria del veronese se salendo per la seconda volta con la Maserati sport non fosse uscito di strada. Crediamo, tuttavia, che sia abbastanza significativo il fatto che Giuseppe Musso fosse stato superato da Cabianca, nella prima manche, di appena 1 secondo e 3 quintili.

Mentre Franco Bordini non ha potuto sfruttare interamente la potenza della sua Maserati 2000 e nemmeno quella della Gordini 3000 (ha corso così due macchine), pur ottenendo un soddisfacente secondo posto assoluto (con la Maserati), indicativa possiamo considerare la prova di Giorgio Scarlatti (Maserati 2000) che otteneva il tempo complessivo di 3'22"7 e quella di Buffa. Meglio di quest'ultimo, però, faceva l'energico Zambiero che al volante della Mercedes 300 SL conquistava il 4. posto assoluto vincendo anche la classe oltre 2000 della categoria gran turismo. Tre piloti hanno partecipato alla corsa con la poderosa vettura tedesca. Oltre a Zambiero ne disponevano Pignatelli e Castelli-Guidi e mentre per i primi due la corsa sulle Torricelle si è risolta in modo soddisfacente (Pignatelli è stato secondo di classe), per Castelli-Guidi le cose sono andate male, essendo dovuto abbandonare per fuori strada. La macchina ne ha risentito abbastanza. Bisogna aggiungere, relativamente alla classe 3000 della gran turismo, che Luaidi (Aurelia 2500) non ha davvero sfigurato contro le Mercedes.

Dando uno sguardo d'insieme alle varie classi (assieme quante perché se ne possa trattare compiutamente) ci pare che tra le imprese più degne di rilievo vada posta la vittoria di Enrico Carini (Fiat Zagato) nella 750 gran turismo; la considerazione tale per il tempo realizzato (3'47"4) che a nostro avviso può sostenere il confronto con quello ottenuto da altre macchine di ben maggiore cilindrata. D'altra parte Carini ha prevalso di appena 4 decimi su Cattini e di 1 secondo e 5 decimi su Crivellari. Molto considerazione va data al successo di Luciano Ciolfi non già perché egli abbia vinto la propria classe, cosa alla quale ci ha abituati, ma per aver portato alla vittoria l'Alfa Romeo Giulietta berlina contro il fortissimo schieramento delle Fiat 1100-103. A rigore di logica non dovrebbero esistere dubbi sulla prevalenza della macchina milanese ma abbiamo ragione di credere che la nuova vettura ha trovato in Ciolfi un potente alleato, senza del quale non avrebbe potuto conseguire l'auspicato successo. Prova ne sia il fatto che tra l'Alfa di Ciolfi e quella di Valerio, secondo dei piloti al volante della Giulietta, vi sono ben 6 Fiat. Il giovane Scarlatti, classificandosi dopo Ciolfi, è stato un validissimo difensore della gloriosa 103.

Elogio anche il primato di classe conseguito da Carloti (Alfa Romeo 1900) con il tempo di 3'39"1 e con un buon margine su Mazzi. A queste due vittorie dell'Alfa Romeo, una certa l'altra meno, ha fatto riscoprire una sconfitta nella 1300 gran turismo oie l'unica Porsche in gara, quella di Bauer, ha conquistato la prima posizione e con deciso scarto su Ligabue che era appunto al volante della Giulietta. In tono minore le classi 1100 e 750 della categoria sport che hanno visto le vittorie, rispettivamente, di Gramegna (Osca) e Bozzini (Giannini). Il tempo di Gramegna, che ha prevalso di appena 6 decimi su Grisafi, è tuttavia considerevole (1'31"2). Leonardini, che ha lamentato disturbi alla carburazione, non ha potuto gareggiare da par suo.

E così l'edizione 1956 della corsa sulle Torricelle, nata nell'ormai lontanissimo 1923, passerà alla storia come una delle più riuscite e delle più affollate. Sul piano

tecnico è importante constatare che il record assoluto non è stato battuto (Luglio, Ferrari 3000 nel 1955) né Cabianca si è avvicinato al suo. Ma le condizioni della strada non potevano certamente permetterlo.

Gli organizzatori hanno vinto pienamente la loro battaglia e di ciò diamo ampio merito al presidente dell'A.C. Verona Peretti Colò e al bravo ed energico direttore Ernesto Basso che ha saputo tenere in pugno la situazione sia nella fatidica vigilia sia durante la corsa. Hanno assistito, tra gli altri, il ministro Gonella e il presidente della CSAI di Untrichter.

Piero Casucci

LE CLASSIFICHE

TURISMO NORMALE

GRAN TURISMO



Il mondo di Cinecittà è tutto in movimento per la preparazione del terzo Rallye del Cinema che prenderà il via il 4 aprile. Ecco Pierre Cressoy e Georgi Moll, che parteciperanno per i colori della scuderia «Titanus», in allenamento.

In 4'06"2; 5. De Sanctis Fiat 600 in 4'09". (In questa classe i classificati sono stati 24).

CLASSE DA 751 A 1300 CMC.

CLASSE DA 1301 A 2000 CMC.

CLASSE DA 2001 A 2500 CMC.

CLASSE DA 2501 A 3000 CMC.

CLASSE DA 3001 A 3500 CMC.

CLASSE DA 3501 A 4000 CMC.

CLASSE DA 4001 A 4500 CMC.

CLASSE DA 4501 A 5000 CMC.

SPORT

CLASSE DA 751 A 1100 CMC.

CLASSE DA 1101 A 2000 CMC.

CLASSE DA 2001 A 2500 CMC.

CLASSE DA 2501 A 3000 CMC.

CLASSE DA 3001 A 3500 CMC.

CLASSE DA 3501 A 4000 CMC.

CLASSE DA 4001 A 4500 CMC.

CLASSE DA 4501 A 5000 CMC.

CLASSE DA 751 A 1300 CMC.

CLASSE DA 1301 A 2000 CMC.

CLASSE DA 2001 A 2500 CMC.

CLASSE DA 2501 A 3000 CMC.

CLASSE DA 3001 A 3500 CMC.

CLASSE DA 3501 A 4000 CMC.

CLASSE DA 4001 A 4500 CMC.

CLASSE DA 4501 A 5000 CMC.

PROSSIME GARE

APRILE SPORTIVO PER TUTTI I GUSTI

Giro di Sicilia, Gran Premio di Siracusa e Mille Miglia le gare più importanti del mese

Il mese di aprile segna una fortissima ripresa delle sport automobilistiche. Ce n'è per tutti i gusti: per i velocisti, per i regolaristi per i mondani e dicendo ciò alludiamo sia al Giro di Sicilia e alla Mille Miglia sia al Rallye Perla di Sanremo e al Trofeo turistico di Roma, sia al Rallye del Cinema, senza dimenticare, infine, il G.P. di Siracusa che è una gara a sé stante in quanto riservata alle macchine di formula 1.

Vediamo di scorrere questo calendario attendendoci, nel parlare delle varie gare, per quanto possibile alle date ed attendendoci anche alle notizie ufficiali di cui disponiamo relativamente a ciascuna di esse.

Rallye del Cinema (4-6 aprile). Oltre all'adesione di Sophia Loren e di Alberto Sordi gli organizzatori annunciano quella di Pierre Cressoy, Alberto Rabagliati, Mike Bongiorno, Mara Lane, Della Scaglia, Garinei e Giovannini, Sandro Pallavicini.

Giro di Sicilia (8 aprile). Secondo le notizie diffuse dagli organizzatori è stato peritato a termine il collaudo del percorso, fatto che battezza ufficialmente la tredicesima edizione del Giro. Gli stessi organizzatori forniscono importanti notizie circa l'adesione dei piloti e delle scuderie a partire dalla Ferrari che ha iscritto quattro vetture (senza specificare che cilindrata e i seguenti piloti: Castellotti, Musso, Collins, Gendebien. Si tratta, come è evidente, di un'adesione di grande importanza alla quale dovrebbe far riscontro da parte della più diretta avversaria della Ferrari, la Maserati, una adeguata contropartita di piloti e di macchine. E' noto che sia Castellotti sia Musso hanno già provato lungamente il percorso prima di partire per Sebring.

L'Osca, dal canto suo, sarà presente con Cabianca e Marzari e forse con Villorini. Gli organizzatori contano anche su una larghissima partecipazione di piloti locali tra cui Francesco Arezzo, Pucci ed altri che si sono sempre distinti in questa gara. E' superfluo accennare all'interesse che si porta alla partecipazione delle Fiat 600 sia quella delle Alfa Romeo Giulietta berlina, sia, ancora, quella delle Maserati gran turismo senza contare le nuove Maserati 2 litri sport e le Ferrari a testa rossa.

La presenza di queste macchine dà un significato particolare alla corsa siciliana che costituisce anche quest'anno un'attesa anteprema.

Gran Premio di Siracusa (15 aprile). Secondo le notizie pervenute dagli organizzatori è probabile si possa contare sulla presenza di Faugio, Castellotti, Musso e Collins per la Ferrari, di Moss, Perdisa, Behra e Taruffi per la Maserati. E' quasi sicura anche la partecipazione della Connaught (vincitrice con Brooks nel 1955) della Vanwall (piloti probabili Trintignant, Schell e Mieres) e di qualche corridore isolato. E' possibile che tra i piloti della B.R.M. vi sia lo stesso Brooks e Hawthorn. Per quanto riguarda le altre scuderie si fanno i nomi della Centro-sud e della Guastalla che sarebbero presenti con De Graffenried e Gerini rispettivamente. Intanto gli organizzatori stanno provvedendo a far risistemare il manto stradale ed a far erigere due tribune supplementari lungo il rettilineo d'arrivo ed una terza in un punto particolare del percorso.

V. Rallye internazionale Jemmine Perla di San Remo (12-15 aprile). Agli organizzatori (A.C. Milano) è pervenuta l'iscrizione di Gian Pallavicini che parteciperà alla prova in coppia con Donatella Ruspoli. Al Comitato organizzatore è anche pervenuta assicurazione circa la presenza di due celebri vetture del cinema italiano che entreranno nella comitiva della Perla di Sanremo appena terminato il Rallye del Cinema. Il 14 e 15 aprile avrà luogo inoltre la 20. Coppa Milano-San Remo organizzata anche dall'A.C. Milano con la collaborazione dell'A.C. di Sanremo. Alle manifestazioni sono ammes-

se le vetture di qualsiasi categoria e tipo suddivise in tre classi: 750, 1600, oltre 1600. Le iscrizioni per quest'ultima gara (tassa lire 2000) si chiuderanno il 9 aprile mentre quelle relative al Rallye Perla di Sanremo (tassa lire 10.000) si chiuderanno il 31 marzo.

Il Rallye universitario (21-22 aprile). E' organizzato dall'A.C. di Palermo e si svolgerà a Palermo. La manifestazione è riservata agli universitari, agli studenti degli istituti superiori, agli iscritti ai corsi speciali universitari, ai docenti, agli assistenti universitari, ai laureati da non oltre tre anni e agli studenti universitari stranieri. Le vetture sono suddivise nei seguenti gruppi: 750, 1600, oltre 1600. I centri di partenza sono i seguenti: Padova, Genova, Torino, Milano, Bologna, Firenze, Perugia, Roma, Napoli, Bari. Le iscrizioni (tassa lire 2000) si chiuderanno il 10 aprile. Gli organizzatori stanno studiando speciali facilitazioni da concedere agli iscritti. Notizie in proposito saranno rese note quando prima.

Mille Miglia (28-29 aprile). Gli organizzatori hanno diramato in questi giorni le disposizioni per il servizio della XXIII Mille Miglia, di spezzazioni che costituiscono un appello alle forze dell'ordine lungo tutto l'itinerario della gara onde ottenere una totale sicurezza su tutto il percorso. C'è da augurarsi che queste disposizioni siano scrupolosamente osservate al scopo di eliminare qualsiasi inconveniente. Dice il direttore della manifestazione, Bressina, che gli abitanti delle città dei comuni e delle frazioni attraversate dalla corsa devono essere messi al corrente con ogni mezzo delle ore presumibili in cui avvengono i passaggi. A questo scopo riteniamo utile pubblicare anche nella tabella degli orari presumibili dei passaggi stessi:

Brescia (partenza) 23.00 Desenzano 23.13, Peschiera 23.21, Verona 23.31, S. Benedetto 23.42, Vicenza 23.52, Padova 00.01, Montebelluna 00.12, Rovereto 00.21, Polesina 00.31, Ferrara 00.40, Roma 00.50, Ravenna 1.04, Forlì 1.17, Cesena 1.48, Rimini 2.00, Pesaro 2.19, Ancona 2.47, Portofino 3.12, S. Benedetto del Tronto 3.34, Giulianova 3.44, Pescara 4.00, Pescara 4.27, Ancona 4.55, Anversa 5.14, Rieti 5.28, Roma 6.00, Vetralla 7.04, Viterbo 7.28, San Lorenzo 7.35, Aquilone 7.41, San Quirico 8.16, Buonconvento 8.25, Siena 8.46, Poggibonsi 8.52, San Casciano 9.18, Firenze 9.32, Passo della Futa 10.00, Passo Raticosa 10.15, Pianoro 10.34, Bologna 10.44, Cestifo 10.59, Modena 11.07, Reggio Emilia 11.22, Parma 11.33, Fidenza 11.48, Fiorenzuola 11.51, Piacenza 12.02, Chiorzo 12.10, Cremona 12.18, Piacenza 12.30, Mantova 12.37, Mantova 12.46, Mantova 12.53, Castiglione 13.02, Brescia (arrivo) 13.13.

Caccia al tesoro a Modena. MODENA, marzo (s.f.). L'Automobile Club Modenese indice ed organizza per il mese di aprile una manifestazione automobilistica denominata grande caccia al tesoro. La manifestazione che si svolgerà su strade aperte al traffico, non avrà alcun carattere di velocità per tutti i concorrenti dovranno rigorosamente osservare le norme del Codice della Strada e quelle di Polizia Urbana. La caccia avrà inizio alle 15 con partenza dalla piazza di Modena. I concorrenti dovranno giungere al luogo prescelto per la competizione finale entro e oltre le ore 19.30 dello stesso giorno. L'indicazione di detto luogo sarà data dalla soluzione di uno dei giochi organizzati previsti dal regolamento della Caccia. Il tesoro consista in un oggetto del valore di circa centomila lire. Le iscrizioni accompagnate dalla tassa di lire 2.000 (per ogni concorrente) e di lire 1.000 per ogni accompagnatore, vanno pervenire all'A.C. Modena entro le ore 12 del 31 marzo. La giuria sarà composta da Angelo Orlandi, Giancarlo Carloti e Ugo Fontoli.

Advertisement for Aquila brand motor oil. The central image shows a large, stylized eagle logo with its wings spread, perched on a vertical banner that reads 'AQUILA'. Below the eagle is a can of Aquila motor oil. The text 'PERFEZIONI' is written in large, bold letters across the middle. Below the eagle, it says 'Carburanti Lubrificanti'. At the bottom, 'AQUILA' is written in very large, bold letters, followed by 'RAFFINERIA OLI MINERALI TRIESTE'. Below that, it says 'CONCESSIONARIA ESCLUSIVA S. A. P. A. A. PER LE VENDITE IN ITALIA MILANO'. On the right side, there is a vertical column of text containing details about the oil's performance and availability.

Direttore GIOVANNI CANESTRINI Redattore capo responsabile PIER LUIGI SAGONA Editore dall'Automobile Club Stampatore Tumminelli & Riva Viale Universitari, 38