

La XIV Susa Moncenisio

Tadini, Dusio e Biondetti migliorano il primato di Borzacchini

Moncenisio, 19 mattino.

La quadriennale interruzione nella più classica tradizione sportiva del motorismo piemontese non ha compromesso il successo della Susa-Moncenisio di ieri, quattordicesima della serie automobilistica e diciannovesima di quella motociclistica. L'affluenza del pubblico, che dalle prime luci dell'alba alla chiusura del percorso, effettuata alle 8, fu in colonna ininterrotta ad accaparrarsi un posto di osservazione sui margini della strada napoleonica, con ogni mezzo di locomozione — dal

lo che i più ritenevano incerto, ma che è stato risolto a netto favore della prima. Come si vede, spunti di « tifo » per le macchine non mancarono neppure nella categoria dilettantistica che aprì la serie delle partenze, alle ore 9,10.

Ecco le classifiche del Gruppo Turismo:

Classe prima - Fino a 750 cmc. —
1. Spertone (Fiat 500), in 23'02" (media Km. 57,473); 2. Baravelli (M.L.) 23' e 06"; 3. Grassi (M.L.) 23'32"; 4. Avallone Mario (M.L.) 23'34"; 5. Brogna (M.L.) 23'55"; 6. Minola; 7. Darbesio; 8. Leonard; 9. Amati; 10. Sacerdoti; 11.



TADINI, IL VINCITORE, LUNGO LA SALITA

cavallo di San Francesco alla bici alla moto all'auto e al torpedone — dimostra non solo che lo sport motoristico è sempre vitale e sempre popolare in Piemonte, ma che la Susa-Moncenisio rimane la grande beniamina di questa folla. Gli spettatori, nella bella e calda giornata estiva che invitava al monte, hanno fornito a se stessi, col numero e coll'entusiasmo, un primo pittoresco spettacolo, indipendentemente dalla battaglia sportiva. Un festoso pellegrinaggio a un novecentesco dio del motore, sedente sui bianchi cirri che incappucciavano di quando in quando le cime, senza offuscare il sole smagliante: quasi l'esodo di un popolo, una pacifica invasione della civiltà, su dei ripidi fianchi del monte. Per valutare realmente quale sostanziale arma di propaganda sia divenute il motore a scoppio, come profondamente abbia rivoluzionato la vita, nessuno spettacolo può valere questa migrazione in massa di sportivi verso l'alta montagna, a godersi il fugace brivido di un bolide rosso che passa ululando nella curva e scompare in una rabbiosa nube di polvere...

Abbiamo nominata la polvere, non per figura rettorica, ma per accennare a un titolo meritorio di più dei valorosi che ieri si cimentarono in gara. Dalle edizioni dell'immediato dopo-guerra, la Susa-Moncenisio non aveva più offerto un fondo stradale così infelice: il manto « permanente » quasi dovunque scomparso, come le ondulations onomime delle signore, e sostituito da un fondo disuguale, sabbioso, qua e là inghiatato, pieno di fossette e di solchi. In queste condizioni, risultati ottenuti, di per sé eccellenti, appaiono in qualche categoria, dopo quattro anni dall'ultima disputa, come specchio di progressi unanimi e meccanici sorprendenti.

La gara automobilistica offriva ieri due principali caratteristiche: la ricca partecipazione della nuova categoria « turismo », riservata alle macchine di serie, quelle stesse (o quasi) che gli spettatori avevano usato per portarsi sul luogo, e ben famigliari nelle loro prestazioni, di cui l'e-

Lardo; 12. Bertoni.

Classe seconda - Fino a 1100 cmc. —
1. Rangoni (Fiat Ballila), in 18'30" (media Km. 71,300); 2. Quistavalla (M.L.) 18'26"; 3. Poma (M.L.) 18'47"; 4. Della Cella (M.L.) 18'08"; 5. Alfieri (M.L.) 18'20"; 6. Berti; 7. Zuhlena.

Classe terza - Fino a 1500 cmc. —
1. Capelli (Fiat 1500), in 19' (media Km. 69,750); 2. Nino (M.L.) 19'08"; 3. Dufour (M.L.) 19'17"; 4. Mazoni (Lancia Aprilia) 19'25"; 5. Ramella (M.L.) 19'58"; 6. Barpari.

Classe quarta - Oltre 1500 cmc. —
1. Cortese (Alfa Romeo), 17'17" (media Km. 74,750); 2. Salsi del Pero (M.L.) 18'07"; 3. De Eham (M.L.) 18'16"; 4. Pao di Villamerina (M.L.) 18'27"; 5. Balestrero (M.L.) 18'35"; 6. Sandotto; 7. Moroni; 8. Grolla; 9. Garro.

Le vetture del gruppo sport, suddivise anch'esse in quattro classi di cilindrata, riuscirono meno numerose ma, naturalmente, più combattive e più elettrizzanti per gli spettatori. La loro gara fu, complessivamente, meravigliosa; basti dire che l'aspro primato del compianto Borzacchini, da 18'51", ritenuto poco meno che imbattibile anche in condizioni stradali buone e con macchine speciali da corsa, venne largamente battuto da ben tre campioni: Tadini, Dusio e Biondetti, con l'Alfa 2000 sport, vettura che può considerarsi quasi di serie, nonostante la diligente messa a punto; il campione emiliano e nuovo primatista, il forte Tadini, assicura così la continuità delle gloriose tradizioni della Scuderia Ferrari, la quale per... è vista soffiare il secondo posto dall'esperta foga del torinese Dusio, che insinuandosi davanti a Biondetti, nonostante qualche secondo perduto in partenza, con una corsa ammirevole di stile e di audacia, ha fatto la rumorosa felicità di una legione di ammiratori, puntualmente informati dei risultati dal buon servizio di altoparlanti.

Ma non meno buoni vanno considerati i risultati nelle altre classi del gruppo sport: il 21'11" di Casalis con Fiat-Siata o (tempo inferiore di quasi due minuti al primo delle 300 di serie) è degno di ogni rispetto, come il 18'28" della Maserati 1100 di Villoro o il 18'05" della Maserati 1500 di Barbieri, tempo quest'ultimo che pone la piccola nervosa ultimogenita della Casa bolognese al quinto posto assoluto, su 57 partiti e 52 arrivati.

Ecco le classifiche del Gruppo sport:

Classe prima - Fino a 750 cmc. —
1. Casalis (Fiat 500 Siata), in 21'11" (media Km. 62,550); 2. Cortesi (M.L.) 22'14"; 3. Vico (M.L.) 23'12"; 4. Lanzini-Gerla (M.L.) 24'02".

Classe seconda - Fino a 1100 cmc. —
1. Villoro (Maserati), in 18'28" (media Km. 69,715); 2. Bertani (M.L.) 17' e 11"; 3. Quadri (M.L.) 17'25".

Classe terza - Fino a 1500 cmc. —
1. Barbieri (Maserati), in 18'05" (media Km. 82,437); 2. Carnerali (M.B.) in 17'42".

Classe quarta - Oltre i 1500 cmc. —
1. Tadini (Alfa Romeo) in 16'05" (media Km. 87,411); 2. Dusio (M.L.) 16'32"; 3. Biondetti (M.L.) 18'54"; 4. Minotti (M.L.) 18'02"; 5. Bracci (M.L.) 18'20"; 6. Venturoli (M.L.) 18'48"; 7. Lanza (M.L.) 17'05"; 8. Villa (Bugatti) 18'31"; 9. Virestani (Alfa Romeo) 19'20".

La giornata si chiuse con una esibizione motociclistica di macchine di serie; una modesta gara per moto da turismo, organizzata e disputata senza pretese tra corridori di terza categoria, che seppero tuttavia segnare qualche ottimo tempo, come il 18'57" della « mezzo litro » di Franco, il 20'21" della « 250 » di Cinetta, e il 22'45" della motocarrozzetta portata con giovanile baldanza dall'anziano e perenne Scanzio. Meno brillanti i tempi degli altri: in verità, l'attesa della folla e le appassionate fatiche dell'inguaribile dott. Pastore, papà del motociclismo torinese, meritavano di meglio.

Ecco le classifiche della gara motociclistica:

Classe turismo 250 cmc. — 1. Cinetta in 20'21" (media Km. 65,129); 2. Pastore, 22'27"; 3. Pastore, 24'08"; 4. Cortese, 24'34"; 5. Silvestro, in 24' e 45".

Classe turismo 500 cmc. — 1. Franco in 18'57" (media Km. 71,218); 2. Cinetta, 20'52"; 3. Guffa, 21'01"; 4. Barro, 21'19"; 5. Gianni, 22'19"; 6. Bertoni, 23'11"; 7. Bertinotto, 8. Raudino, 9. Prina.

Classe motocarrozzetta — 1. Franco in 22'45" (media Km. 58,263); 2. Minotta, in 23'43".

Assistettero alla corsa, dal bivellere delle « Scale », S. E. il Prefetto, il Federale, il Comandante di Corpo d'Armata e di Divisione con altri Ufficiali Generali, il Podestà di Torino e dei Comuni interessati dal percorso, il comm. Musiano e l'avvocato Di Miceli del RACI, il Gr. Uff. Acutis, presidente dell'ANFIA e altre personalità.

Eccellente la organizzazione: volenteroso e preciso il servizio di cronometraggio, ma tutt'altro che rapido: nei suoi responsi, per quanto lo per meglio dire, a ragione) a sistema automatico con cellula fotoelettrica: ah, i misfatti dell'elettricità!

Aldo Farinelli.



DUSIO, SECONDO ASSOLUTO

sibizione rivestiva dunque un eloquentissimo interesse — e la scomparsa delle vetture da corsa e dei « cannonissimi », sostituiti dalla categoria di vetture sport. Non che mancassero i grandi nomi, ma i grandissimi: assenza tuttavia che non sminuisce l'importanza della corsa.

Entrambe le categorie hanno fatto ottima prova. Nel gruppo turismo le minuscole Fiat 500 a valvole laterali, le ormai anziane Ballila, le signorili Fiat 1500, e le immaneabili Alfa Romeo della classe massima, hanno dato a mostrazioni di velocità, di regolarità, di sicurezza, di docilità in curva e di aderenza alla strada, costituenti di fronte a decine di migliaia di persone la più persuasiva propaganda pratica sulle virtù dell'automobile di serie. Le irresistibili « Topolino » (il brutto soprannome, spucato chi sa di dove, è divenuto popolare) hanno stravinto la loro ennesima battaglia: una dozzina di guidatori inaspettati su per la difficile e 12.^a strada a velocità medie dell'ordine di 55-58 Km. all'ora. Le Ballila e le 1500, con tempi che nelle precedenti edizioni erano lusinghieri per una vettura da corsa, completano il superbo trionfo delle Fiat. Nella classe 1500, viva era l'attesa per la lotta fra i clienti della massiccia Casa italiana e i paladini della rivoluzionaria « Aprilia »: duel-