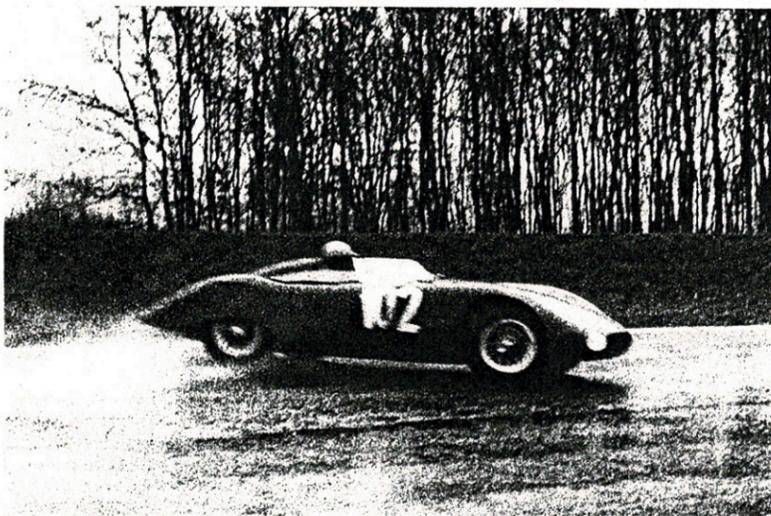
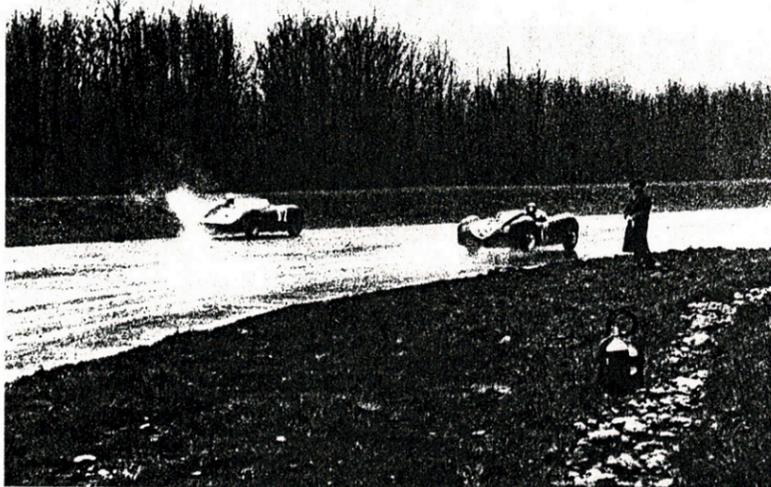


Duello Ferrari-Osca

sulla pista di Monza



Colin Davis tallonava durante la corsa con la sua Osca il veloce Munaron sulla nuova Ferrari « V 6 » di 2 litri di cilindrata. L'inseguimento era troppo impetuoso: all'inizio della curva parabolica, all'undicesimo giro, la Osca sbandava, compiva un completo testa-coda, e proseguiva la marcia... verso la campagna monzese. La vettura non subiva danni, tornava in pista e poteva proseguire la corsa sino alla vittoria. L'irruenza di Colin Davis si era però calmata!

Si deve risalire alle storiche giornate d'inaugurazione dell'autodromo di Monza nel remoto settembre del 1922, per ricordare un persistente ed abbondante diluvio, come quello che ha deliziato le animate contese del 1° Trofeo Shell sul circuito stradale dell'Autodromo di Monza, e che ha inevitabilmente bagnato le polveri dell'entusiasmo del pubblico e dei concorrenti; ha diminuito le prestazioni sportive e tecniche ed ha fatalmente influito negativamente sul suo successo.

Peccato davvero, perché l'iniziativa di richiamare ancora una volta a Monza le vetture sport dopo quasi due anni d'assenza ufficiale (intendiamo in una corsa a carattere veramente nazionale) dovuta alla passione di Gigi Villorosi, è stata alquanto frustrata dall'eccezionale maltempo.

Comunque l'esperimento si è risolto positivamente dal lato tecnico e sportivo perché, pure se le condizioni atmosferiche non hanno permesso di stabilire dei records di valore assoluto, tuttavia si sono potuti fare dei confronti interessantissimi e si sono potuti valutare abbastanza bene i valori in campo.

A parte la formula di gara abbastanza snella, che tuttavia prevedeva una molto arbitraria accettazione numerica di concorrenti per classe, accettazione evidentemente adeguata al materiale esistente attualmente in Italia, ma che avrebbe dovuto, almeno in sede di regolamento, essere più equa (trattandosi di una manifestazione titolata di campionato italiano) e che avrebbe potuto vantaggiosamente seguire le vecchie e provate norme della Coppa Intereuropa di qualche anno fa, gli organizzatori hanno voluto mettere in atto un sistema abbastanza riuscito di « indennizzo spese » (« vulgo »: ingaggio) il quale se ha fatto « mugugnare » gli abituali brontoloni, ha permesso di evitare discussioni inutili.

Il trofeo Shell ha avuto il grande merito di lievitare l'ambiente della categoria Sport anche in Italia settentrionale e di mostrare la saggia via da seguire che si adegua in fondo a quella che usano gli inglesi e che permette a loro di sfornare regolarmente ogni stagione dei nuovi campioni del volante.

La corsa di Monza ha anche visto la partecipazione di nuove vetture, fra queste (dal lato tecnico) quello della Ferrari 6 cil. di « due litri » (motore derivato dal gruppo « Dino » Formula 2 e capace di rendere a 8300 giri al minuto ben 230 CV) rivelatasi veloce e brillante rispetto a qualsiasi altra vettura della stessa classe di costru-

Ma la nuova V6 denuncia il proprio stadio sperimentale ed è costretta a cedere il passo alla fortunata sorprendente « 1500 » dei fratelli Maserati

zione italiana, e (dal lato sportivo) quello di nuovi elementi che hanno tentato, dopo accurate preparazioni nella categoria Gran Turismo, con successo la guida delle più impegnative vetture Sport.

Insomma l'esperimento di una corsa a Monza per vetture sport senza eccessive pretese, ha avuto successo e merita di essere ritentato e ci auguriamo con migliore fortuna. Occorrerebbe che anche dal lato « ufficiale » per non dire « governativo », si potesse ottenere un minore irrigidimento. E' semplicemente ridicolo il constatare che ogni qual volta si organizza una corsa anche modesta a Monza, si debba procedere ad un collaudo prefettizio in pompa magna e che sia indispensabile schierare polizia e vigili a battaglioni!

Si tratta di pastoie costose e di barature inutili che una persistente psicosi del tutto ingiustificata continua ad infliggerci e che non meritiamo più di sopportare. Occorre che si faccia qualche cosa anche in questa direzione!

Il « 1° Trofeo Shell-Monza » è stata una gara automobilistica di velocità valida per il Campionato Italiano vetture Sport delle classi 750 - 1100 - 1500 - 2000. Esso è stato effettuato in due batterie per le vetture sino a 750 e due per le vetture delle altre classi con classifica finale per somma dei tempi. Ogni corsa si è svolta sulla pista stradale dell'autodromo per una serie di venti giri pari a 115 km.

Alla partenza della prima corsa delle 750 erano in prima fila la Osca di Leonardi e le Stanguellini di Zannini e Lippi. In questa classe hanno preso il via in totale nove concorrenti. Lippi ha condotto la gara per due giri ma ha dovuto poi abbandonare per noie meccaniche. Iniziava allora la battaglia tra Leonardi e Zannini i quali in questo ordine hanno inanellato i

restanti giri della corsa. All'ultimo passaggio Zannini tentava di guadagnare la lieve distanza che lo separava da Leonardi, ma alla « curva Ascari », mentre doppiava Rigamonti, era costretto ad allargare eccessivamente compromettendo così le sue possibilità di ripresa. Zannini affettuava ugualmente sull'ultimo giro il tempo migliore: 2'20"7/10 pari a 147,121 km/h di media. La vittoria naturalmente era di Leonardi.

Nella mattinata hanno preso quindi la partenza 19 vetture per la classe sino a 2000, così suddivise: sei 1100, tre 1500 e dieci 2000. In questa corsa si prospettava interessante il duello fra la nuova Ferrari 2000 sei cilindri guidata da Munaron, e la snella Osca 1500 guidata dall'inglese Colin Davis, il quale nelle prove aveva fatto registrare un tempo sul giro superiore di appena 6/10 di secondo a quello di Munaron. Durante i primi giri le due macchine giravano relativamente vicine inseguite dalle Maserati di Ruffo e Bordini, ma Munaron aumentava lentamente il suo vantaggio rispetto agli altri concorrenti. Tuttavia Davis si impegnava a fondo segnando all'undicesimo giro il miglior tempo: egli

partenza alla seconda corsa delle altre classi. Naturalmente Munaron era il favorito e ha infatti condotto la gara sino all'undicesimo giro sempre inseguito da Colin Davis. Dietro la prima coppia seguivano Ruffo, Starabba, Bordini, Tedeschi e Govoni erano costretti al ritiro ai primi giri. Al decimo giro Munaron aveva un vantaggio di venti secondi su Davis e conduceva alla media di 158,123 km/h. All'undicesimo giro si verificava un colpo di scena: Gino Munaron subiva una avaria meccanica a Lesmo ed era costretto al ritiro, passava così al comando Colin Davis. Il giro più veloce era tuttavia il secondo di Munaron in 2'18"1/10 alla media di 161,192 km/h. La corsa terminava con la vittoria di Davis su Osca 1500, seguito da Bordini (Maserati 2000), da Starrabba (Ferrari 2000), da Cortese (Ferrari 2000) e da tutti gli altri. Nella classifica per classi risultavano vincitori Bordini per la 2000, Davis per la 1500 e Scarfiotti su Osca per la 1100.

La vittoria assoluta e una delle vittorie di classe del « 1° Trofeo Shell-Monza » è andata a Colin Davis con la sua Osca. Questa Casa è stata la



Una fase dell'accanita battaglia tra Leonardi (14 - Osca) e Zannini (2 - Stanguellini) classificatisi rispettivamente primo e secondo nel gruppo delle Sport « 750 ».

ha girato in 2'4"6/10 alla media di 166,132 km/h. Ma al 12° giro Davis compiva una testa-coda alla « parabolica » che calmava la sua irruenza. Munaron riusciva allora a distanziarlo e a precederlo sul traguardo con un discreto vantaggio. Davis era secondo assoluto e primo della classe 1500; per la classe 1100 la vittoria andava a Scarfiotti pure su Osca.

Nel pomeriggio riprendevano le gare con lo stesso schema del mattino: sei vetture 750 prendevano il via. Dopo una nuova battaglia tra Leonardi e Zannini inseguiti da Rigamonti e da Bricchetti entrambi su Osca, nel corso del diciottesimo giro Bricchetti superava gli avversari e giungeva primo al traguardo. Sin dall'inizio rimanevano sensibilmente distanziati Cecchini su Stanguellini e Valenti su Gaur. Bricchetti compiva il giro più veloce, il diciannovesimo, in 2'26"3/10 alla media di 141,490 km/h. Dalla somma dei tempi risultava quindi vincitore Sesto Leonardi su Osca alla media di 138,982 km/h seguito da Zannini su Stanguellini e da Bricchetti su Osca, tutti a giri pieni e infine dagli altri concorrenti. Alle 16 veniva quindi data la

vera trionfante della giornata avendo vinto con Leonardi la classe 750 e con Scarfiotti la 1100. Maggior dimostrazione di forza e soprattutto di preparazione non potevano dare le vetture dei fratelli Maserati, i quali hanno potuto cogliere dai risultati le migliori soddisfazioni.

Durante questa manifestazione alcuni giornalisti sovietici hanno preso contatto con i dirigenti dell'Automobile Club di Milano, per visitare l'autodromo e i suoi impianti. Da quanto ci è dato capire l'URSS, che è al corrente della produzione occidentale nel campo dell'automobilismo sportivo e da competizione, si interessa in particolare modo più ai motori ad alto rendimento che non a quelli della produzione normale. Si sa per certo ormai che la Russia ha a disposizione ottime vetture da competizione ma mancherebbe di piloti di una certa levatura internazionale. Questi si troverebbero in uno stato di inferiorità per esperienza e capacità in confronto dei piloti europei e americani ormai collaudati da anni di gare.

M. P.

SIRACUSA:

L'ottava edizione del Gran Premio di Siracusa, ha aperto ufficialmente la stagione europea dei grandi Premi di Formula 1. Questa gara era particolarmente attesa dagli sportivi e dai tecnici, perché doveva dire una parola chiara e ben precisa sull'avvenire di queste manifestazioni che ultimamente avevano rivelato un certo rilassamento per la mancanza di partecipanti di valore.

Invece questa manifestazione ha un po' deluso tutti non tanto perché i fattori agonistici siano mancati, quanto perché ha confermato che le gare riservate alle vetture da Grand Prix stanno attraversando una crisi e questo per diversi motivi che andremo qui di seguito illustrando.

Il motivo principe è dovuto al fatto che la Maserati non soltanto si è ritirata ufficialmente dalle competizioni, ma ha anche smobilitato quasi completamente il suo reparto corse. Tanto è vero che le macchine della squadra ufficiale del tridente che l'anno scorso avevano difeso i colori di questa casa, a Siracusa erano in mano a Godia quella che fu di Behra, a Scarlatti quella che fu di Fangio, a Kavanagh quella che fu di Schell e alla De Filippis quella che fu di Scarlatti.

Come tutti sanno, la Maserati la cui situazione fallimentare si è risolta proprio in questi giorni in una amministrazione controllata, aveva già deciso il ritiro dalle corse alcuni mesi fa, ma nessuno si aspettava che la situazione giungesse a questo punto e questo perché molto gli Orsi (a questa famiglia appartiene infatti la casa modenese) speravano nell'aiuto di J. M. Fangio per quanto riguarda il reparto corse e cioè in una sua entrata in compartecipazione per il 50 per cento, pari a una somma di 625 mila dollari. Fangio però non è riuscito a trovare i fondi necessari per cui anche questa possibilità di soluzione è svanita.

Questa situazione creata in seno alla gloriosa casa del Tridente, ha logicamente privato la corsa aretuseana di una marca di primo piano e di piloti quali potevano essere Fangio e Behra che all'ultimo momento si sono venuti a trovare senza macchina.

Ma se il ritiro della Maserati dalla scena sportiva poteva far in un certo senso prevedere la mancata partecipazione di due piloti di rilievo quali Fangio e Behra, non certamente prevista era la assenza delle B.R.M., delle Cooper e soprattutto delle Vanwall.

Mister Vandervell, che in precedenza aveva personalmente preso contatto con gli organizzatori siracusani all'ultimo momento non si è presentato al via per due motivi, uno tecnico e uno che riguarda i piloti. Il motivo tecnico riguarda le deficienze rivelatesi nei motori delle macchine inglesi con il passaggio dalla alimentazione a miscela a quella a benzina normale di tipo avio. Con l'adozione della nuova formula andata in vigore nel 1958, i motori di mister Vandervell hanno rivelato delle gravi condizioni di instabile funzionamento durante l'acce-

lerazione. Per quanti tentativi si facessero il difetto rimaneva, per cui i tecnici inglesi sono stati costretti a mandare uno dei loro motori in Germania alla Bosch, alla quale appartiene il brevetto del sistema ad iniezione adottato dalle macchine inglesi, affinché essi stessi ovviassero alle manchevolezze riscontrate.

Il secondo motivo per cui mister Vandervell non ha potuto schierarsi a Siracusa riguarda una certa crisi tra i suoi piloti, venutasi a creare in quest'ultimo periodo. Infatti il campione del mondo Juan Manuel Fangio sembra che abbia chiesto di entrare a far parte della squadra inglese per il 1958 e che abbia ottenuto l'assenso di Vandervell. La cosa ha indispettito Stirling Moss — che con la presenza di Fangio nella equipe Vanwall vede ridotte le sue possibilità di conquistare il titolo mondiale — che ha rinunciato a firmare qualsiasi contratto con il proprietario delle Vanwall e ha offerto in via definitiva i suoi servizi alla Cooper.

Una doppia crisi dunque che ha impedito alle Vanwall di scendere in campo e che probabilmente la costringerà ad astenersi anche dalla seconda prova del Campionato del Mondo Piloti e cioè dal Gran Premio di Montecarlo.

Per quanto riguarda le altre due marche e cioè la B.R.M. e la Cooper, all'ultimo momento si è creata una situazione poco favorevole per queste Case, e ciò in seguito ai gravi incidenti di strada in cui sono incorse queste vetture durante il recente Gran Premio di Goodwood; una settimana di distanza tra Goodwood e Siracusa non ha permesso la loro rimessa in efficienza.

Come si vede ancora una volta la sovrabbondanza di gare iscritte in calendario internazionale è stata di danno alle singole manifestazioni, accentuando ancor più la crisi che travaglia questo particolare campo sportivo automobilistico. Adozione del nuovo carburante, rarefazione di piloti e di marche ha tolto a queste competizioni molto del loro interesse ed una soluzione al momento attuale sarebbe molto difficile indicare.

Pur tuttavia con questo non vogliamo assolutamente affermare che il Gran Premio di Siracusa organizzato con tanta passione dal cav. D'Amico e dal comm. Boccadifuoco, abbia mancato di interesse, che tolta la vittoria di Luigi Musso già scontata in partenza, abbiamo assistito a entusiasmati contese tra i possessori delle Maserati private alla conquista delle posizioni d'onore.

Ma se procediamo con ordine prima di tutto dobbiamo parlare di Luigi Musso e della sua Ferrari, la nuova sei cilindri che dopo due ore, due minuti, 44 secondi e 5/10 di secondo di continua ininterrotta marcia ad andatura sempre più sostenuta è giunta alla fine nelle migliori condizioni di freschezza. Ci siamo avvicinati alla Ferrari subito dopo il suo arrivo ed abbiamo potuto constatare come i termometri dell'acqua e dell'olio se-