

Documentation

MONDIAL PISTON

MODENA **Ferrari** ITALIA



Our ref. DS/rt-

Modena, May 18th, 1953

Messrs.

MONDIAL PISTON Co.
Corso Bramante, 47
TORINO

INTERNATIONAL ULSTER TROPHY RACES - 16th May 1953

We are glad to inform you that our Firm has obtained the following classification, in the above mentioned event:

1st MICHAEL HAWTHORN on FERRARI P2 car who completes the 167,050 km. in hours 1.12'35", average speed 139,162 km./hrs.

Your PISTONS have efficiently cooperated, assuring a perfect running to our car.

We thank you and we send you our best regards.

Guani

Telegrammi: Ferrari - Modena - Telefono 4081 - Casella Postale 232 - Ufficio Maranello - Telefono 94

the world champion amongst pistons

MONDIAL PISTON Co. - Corso Bramante 47 - TURIN

Phones 69.38.00 - 69.09.52

Brillante chiusura di stagione della "Sant' Ambroeus" a Monza

Un nuovo esperimento di gara ad handicap è stato tentato dalla Scuderia St. Ambroeus di Milano ed una volta ancora si è avuta la conferma della scarsa sportività di certi piloti che, giocando sullo spirito del regolamento e sulla buona fede degli organizzatori, sfalsano i risultati finali lasciando così tutti indispettiti e convinti che nel nostro Paese il « far fessi » va sempre più diventando costume anche laddove è facile poi esser scoperti e soprattutto non essendovi in lizza alcuna posta di interesse vitale, si potrebbe anche rinunciare ad una meta se questa deve esser raggiunta per vie che non possono essere le più rette.

Così, dopo una veramente sana giornata di sport, ci siamo ritrovati tutti amareggiati e più che giustificate appaiono certe proteste e fors'anche certe conseguenze ancora ignote al momento in cui scriviamo.

La Scuderia St. Ambroeus, per entrare in argomento, aveva indetto per il 1° novembre, festività di Tutti i Santi, la sua annuale manifestazione sociale invitando a parteciparvi, oltre ai suoi soci naturalmente, anche alcuni soci di altre Scuderie.

Per questa « III Coppa St. Ambroeus » era stato stilato un regolamento che, se poteva apparire complicato ai pochi spettatori presenti a Monza che attraverso lo spettacolo volevano ricercarne l'essenza, era invece molto semplice.

Vetture ammesse tutte quelle rispondenti alla regolamentazione internazionale nelle categorie Turismo, Gran Turismo e Sport con esclusione delle « giardiniere ».

Queste vetture, suddivise in gruppi dello stesso tipo e della stessa cilindrata, avrebbero dovuto compiere una gara su otti giri dell'anello monzese (Km. 50,400) con partenza in linea e motore in moto.

I vincitori delle singole gare sarebbero entrati di diritto nella finale, mentre i secondi ed i terzi classificati avrebbero dovuto disputare una seconda prova su 5 giri (Km. 31,500) con partenza però ad handicap stabilito sulla base del miglior tempo - giro segnato nella prima prova.

I primi classificati di questa seconda prova, nella misura del 50 % sarebbero entrati nella finale.

La finale veniva disputata su dieci giri pari a Km. 63, ed anche qui la partenza sarebbe avvenuta col sistema ad handicap, e per questo venivano quindi considerati i migliori tempi - giro della prima e della seconda gara.

Il regolamento stabiliva ancora che ove non si fosse raccolto per ogni gruppo di vetture un numero minimo di cinque unità le eventuali vetture di ogni gruppo sarebbero state affidate ad esperti collaudatori onde stabilire il tempo su una prova di tre giri. Precisava inoltre il regolamento che a giudizio insindacabile del Direttore di Corsa anche le vetture classificate nelle due prime gare potevano essere sottoposte a collaudo al fine di stabilire se il tempo segnato corrispondeva alle reali prestazioni della vettura, e con ciò era chiaro il desiderio dello stilatore del regolamento di volersi riparare da eventuali risparmi di gas da parte di qualche pilota.

Nel corso della manifestazione al regolamento sono poi state apportate delle varianti nel senso che qualche gruppo di vetture ha fatto gara a sé anche se il numero dei concorrenti era inferiore al prestabilito 5 ed inoltre non si è creduto dover ricorrere ai collaudatori per la prova di alcune vetture che sono state invece avviate in pista alla guida dei loro stessi proprietari o piloti dopo che questi avevano data la loro parola d'onore che non si sarebbero risparmiati, né tanto meno poi vennero affidate a collaudatori vetture già classificate.

Si era voluto insomma creare un ambiente decisamente sportivo escludendovi la sfiducia o qualcosa di peggio.

Per concludere questo sguardo regolamentaristico sarà bene anche aggiungere che naturalmente non v'erano ingaggi e che i premi erano ristretti a medaglie d'oro ai primi classificati di ogni gruppo e anche al 4° e 5° della finale,

mentre ai primi tre di questa sarebbero andate delle Coppe d'Argento, assegnando la Coppa Sant'Ambroeus al miglior classificato tra i soci della Scuderia.

Una giornata relativamente bella ha favorito la manifestazione che ha raccolto complessivamente una cinquantina di concorrenti richiamando poi attorno all'avvenimento il solito gruppo di appassionati e di « suiveurs ».

Le redini della giornata sono state tenute dal collega Canestrini coadiuvato dal Segretario Mugnai, dai Commissari sportivi Alfieri e Carri, dei Commissari Tecnici Silvani e Sorrentino, dai Commissari all'handicap Cattapan e Zafferi, mentre in secondo piano, come sempre, il segretario della S. Ambroeus, Eugenio Dragoni era sempre pronto a dare una mano. Notata con piacere la presenza dell'On. Luigi Meda, Presidente della Scuderia S. Ambroeus.

Non staremo qui a soffermarci in dettaglio sulle singole gare dei vari gruppi di vetture che le classifiche e tutti i tempi che riportiamo in queste note sono di per se stessi eloquenti.

Porremo in rilievo solo che in alcuni gruppi si è combattuto davvero allo spasimo. Guardiamo ad esempio nella 1100 Turismo ove Fiaccadori e Fusarpoli sono arrivati sulla stessa linea con le Fiat 103 seguiti a 2" da Dore Leto. Sfortunatissimo Giambertone che mentre conduceva il gruppo è stato arrestato da un futilissimo guasto ed ha dovuto abbandonare. Nel gruppo Alfa Romeo 1900 Turismo, Castelli e Schoen hanno gareggiato sempre impegnatissimi terminando con 6/10 di distacco.

Una simile considerazione la si potrebbe fare anche osservando la classifica del gruppo 750 Gran Turismo in cui Ronzoni ha superato di soli 4/10 Messadaglia, al volante entrambi delle Zagatine, ma con la differenza che il secondo, a causa dell'imbrattamento di qualche candela, ha fatto tutta la gara ratelando e di conseguenza il primo ha marciato comodo tenendo la distanza sull'inseguitore e vedremo in seguito qual margine si è tenuto in tasca il vincitore del gruppo.

Con soli 6/10 di distacco ecco anche Martinengo e Fusarpoli che ha partecipato anche in questa categoria ed entrambi disponevano delle eleganti berline Fiat-Zagato 1100.

Altra lotta serratissima nel gruppo delle Alfa Romeo 1900 T I in cui il campione motociclista Nino Grieco si è imposto per 6/10 su Simontacchi che a sua volta ha tenuto a bada Bosisio.

Le due classifiche delle due prove di collaudo non danno indicazioni in quanto vi è disparità di vetture. Ammiratissima comunque la velocissima rincorsa di Piero Carini sceso in campo con il « disco volante » Alfa Romeo 2000, e la bella continuità di Carlo Leto con la Fiat 8-V.

Da questo complesso di prove preliminari sono sortiti i 27 concorrenti che hanno dato vita al repechage da cui dovevano essere setacciati i 13 piloti da ammettere alla finale. Le partenze vennero date con uno svantaggio di 7'09" fra il primo a partire e Carini che chiuse il carosello.

Alla fine dei cinque giri, Km. 31,500, prevalse il decissimo Messadaglia che ottenuta l'autorizzazione a cambiare le candele aveva rimessa in piena efficienza la sua fiammante Zagatina conseguendo un miglioramento di ben 13"3 sul miglior giro rispetto alla prima prova. Ovvio quindi che se la sua macchina fosse stata in piena efficienza anche in quella gara o si sarebbe imposto lui o Ronzoni avrebbe dovuto scoprire le sue vere possibilità. Così queste candele sporche di Messadaglia hanno creato il motivo di centro della III Coppa Sant'Ambroeus.

Alle spalle di Messadaglia figurano Fusar Poli che ha optato per la Zagato G.T. e Dalla Favera con la sua sempre brillante Porsche.

Piero Carini ha dovuto sfoderare tutte le sue doti per riuscire a restare nei primi tredici e certo dai continui su-

peramenti ha avuto ancor più aumentato il suo già gravoso handicap.

Dopo una breve pausa meridiana si arriva alla disputa finale a cui partecipano complessivamente 18 concorrenti.

Anche qui il distacco tra il primo a partire, che è Pravettoni con la Moretti 600, e l'ultimo che è Piero Carini col « disco volante » 2000, è fortissimo: si tratta infatti di ben 13'38" e quando il pilota dell'Alfa Romeo finalmente scatta, i primi hanno già compiuti quasi quattro giri.

La gara è molto interessante, peccato solo che non è molto agevole il poter constatare lo sforzo di ognuno data la disparità degli handicap ed il susseguirsi ininterrotto dei passaggi che non ha soluzioni di continuità.

Il maggior interesse si concentra, naturalmente, sulla corsa di Carini che in tutti i dieci giri, solo un paio di volte riesce a trovare libero da intralci Lesmo od il Porfido. E sarà proprio in uno di questi fortunati passaggi che l'equilibrato pilota riesce a segnare il brillantissimo tempo di 2'16"9, brillantissimo in quanto, se non andiamo errati, con quella stessa vettura Fangio segnò 2'15"3 e Sanesi arrivò a 2'18", naturalmente nel corso di prove riservate e quindi con pista libera.

Con tutto questo però Carini non riuscì a superare tutte le lepri che gli erano state sguinzagliate davanti, e non

ci riuscì sol perchè una di queste lepri aveva risparmiato del fiato nella prima prova, favorita in ciò da circostanze del tutto particolari.

Su questo fatto non esistono dubbi, e se mai vi fosse qualche incertezza ci permettiamo invitare il lettore a voler osservare la tabellina che abbiamo compilata di proposito dopo un attento rilevamento di tutti gli elementi necessari e ci auguriamo di non essere incorsi in qualche svista.

DIFFERENZE POSITIVE FRA IL MIGLIOR TEMPO - GIRO NELLA PRIMA PROVA, NEL REPECHAGE E NELLA FINALE.

Ronzoni 19"3; Fiaccadori 8"9; Zagato E. 5"7; Matteucci 4"5; Martinengo 4"4; Carini 3"1; Messedaglia 3"; Monteverdi 2"6; Castelli 2"5; Dalla Favera 2"5; Pravettoni T. 2"; Grieco 2"; Gandolfi 1"9; Alborghetti 1"2; Piperno 0"6; Leto C. 0"4.

DIFFERENZE NEGATIVE - IDEM

Fusarpoli 4"6; Leto D. 11"7.
Come si vede il divario nei tempi migliori sul giro registrati da Ronzoni è eccessivo e non trova conferma in nessuno degli altri concorrenti.

Se non bastasse questo si potrebbero anche denunciare tutti i tempi sul giro registrati nelle due prove e si vedrebbe così come ognuna di esse fu impostata con un tempo base osservato con perfetta regolarità.

Perchè questo? Sta bene che nessun comma del regolamento prescriveva che si dovesse spingere sempre al massimo, ma ciò era intuitivo e lo prova il fatto che lo spirito del regolamento è stato rispettato da tutti gli altri concorrenti.

Come abbiamo già detto questo finale ha lasciato una profonda amarezza in tutti, poichè finalmente si era arrivati ad avere nella classifica di una gara handicap un notevole equilibrio, segno che la formula era stata indovinata, mentre così siamo ancora al punto dell'ultimo Volante d'Argento.

Auguriamoci che lo stato di disagio creatosi dopo questa prova faccia riflettere tutti coloro che hanno la tendenza a « far fessi » che una sconfitta può essere molto più onorata di certe vittorie, e che finalmente si ritorni allo sport per lo sport.

In coda alle classifiche ospiteremo anche il completo elenco dei giri più veloci registrati da tutti i concorrenti con le opportune indicazioni per la individuazione della prova a cui il giro si riferisce e ciò anche per costituire un primo elenco di tempi - base per fare handicap a Monza, lancia questa che ci è stata fatta presente da un collega.

Da ultimo una maligna proposta personale. Considerato che per i nostri comodi sportivi nel corso della stagione imponiamo la chiusura di non poche strade pubbliche e libere a veicoli d'ogni genere, perchè una volta tanto non facciamo chiudere una autostrada danneggiando così solo i nostri colleghi e ci organizziamo una bella prova ad handicap? Vi immaginate una gara come quella odierna su Autostrada, senza le curve e senza i grovigli sulle stesse?

FRANCO DEGLI UBERTI

Le classifiche:

PROVE DI QUALIFICAZIONE

Giri 8 - Km. 50.400

Classe Fiat 500 Turismo: 1. Piperno Ugo 31'39"6; 2. Prandina Luciano 32'43"2; 3. Crivelli Angelo 32'52"4; 4. Cicognini 33'28"8; 5. Dal Monte Dario 35'32"4. Ritirato: Taddei Fausto.

Gruppo Moretti 600 Turismo: 1. Pravettoni Tullio 29'52"8; 2. Colombi Mario 29'54"2; 3. Pravettoni Rinaldo 30'16"8.

Gruppo Fiat 1100/103 Turismo: 1. Fiaccadori Cesare 27'50"; 2. Fusar Poli Adriano 27'50"; 3. Leto di Priolo Dore 27'52". Ritirati: Oriani Carlo e Giambertone Marcello.

Gruppo Fiat 1400 Turismo: 1. Matteucci Raffaello 27'20"5; 2. Danazillo Luciano 27'40"4; 3. Della Beffa Olga 28'38"4. Ritirati: Cocchetti Arrigo e Carini Piero.

Gruppo Alfa Romeo 1900 Turismo: 1. Castelli Enzo in 22'51"8; 2. Schoen Aurelio 22'52"4; 3. Leto di Priolo Massimo 24'06"; 4. Cacciandra Bordini Alma 25'04"2; 5. Piccardo Ernesto 25'42"2. Ritirato Simontacchi Franco.

Gruppo Zagato 750 G.T.: 1. Ronzoni Giuliano 26'57"8; 2. Messedaglia Luigi 27'00"2; 3. Tumminelli Maria 28'11"; 4. Brambilla Paolo 28'15"6. Ritirato: Silva Ambrogio.

Gruppo C.T. 1100 (Fiat-Zagato): 1. Martinengo Franco 23'39"6; 2. Fusar Poli Adriano 23'40"2; 3. Zagato Elio 23'45"; 4. Zagato Gianni 28'45"8; 5. Moscatelli Piero 29'12"6.

Gruppo Alfa Romeo T.I.: 1. Grieco Nino 21'35"2; 2. Simontacchi Franco 21'35"8; 3. Bosisio Luigi 21'37"; 4. Della Beffa Alberto 21'51"6. Ritirato Tagliasacchi Claudio.

Prova collaudatori, giri 5: 1. Carini Piero (Alfa Romeo 2000 Sport) 12'03"9; 2. Rezzonico Luisa (Alborghetti) (Aurelia 2500) 13'44"3; 3. Milani Bianca Maria (Dalla Favera) (Porsche 1452) 15'20"4; 4. Monteverdi Pierluigi (Zafferrì) (D.B. 750) 15'36"4; 5. Gandolfi (Lancia Aprilia) 17'11"2.

Prova isolata di collaudo giri 8: 1. Carlo Leto di Priolo (Fiat 8-V) 20'31"3; 2. Alborghetti Mario (Lancia Aurelia B. 20) 22'19"2; 3. Piperno Ugo (Lancia Aurelia B. 20) 22'52"4; 4. Galluzzi Vladimiro (Alfa Romeo Sprint) 22'52"9; 5. Bertoia Gino (Lancia Aurelia B. 21) 23'24"8; 6. Dalla Favera Mario (Porsche 1452) 24'01"8.

Repechage su 5 giri - Km. 31,50: 1. Messedaglia Luigi (Fiat-Zagato 750) 18'18"; 2. Fusar Poli Adriano (Fiat-Zagato 1100) 18'49"4; 3. Dalla Favera Mario (Porsche 1452) 18'50"8; 4. Alborghetti Mario (Lancia Aurelia B. 20) 18'56"3; 5. Gandolfi Claudio (Lancia Aprilia) 18'57"5; 6. Zagato Elio (Fiat-Zagato 1100) 19'03"3; 7. Galluzzi Vladimiro (Alfa Romeo 1900 Sprint) 19'06"; 8. Leto di Priolo Dore (Fiat 1100)

I tempi-giro migliori di tutti i partecipanti alla "III Coppa St. Ambroeus,,

| | | | | | |
|--------------------------|-----------------------------|------------|--------------------------|----------------------------|------------|
| Carini | Alfa Disco 2000 | 2 16 9 (F) | Zafferrì (Monteverdi) .. | D. B. 750 G. T. | 3 00 6 (I) |
| Carini | Alfa Disco 2000 | 2 20 - (R) | Messedaglia | Fiat Zagato 750 G. T. | 3 00 7 (R) |
| Carini | Alfa Disco 2000 | 2 20 3 (I) | Cacciandra Alma | Alfa Romeo 1900 | 3 02 - (I) |
| Leto Carlo | Fiat 8-V | 2 27 - (F) | Milani Anna | Porsche 1452 | 3 03 6 (R) |
| Leto Carlo | Fiat 8-V | 2 27 4 (R) | Piccardo | Alfa Romeo 1900 | 3 09 9 (I) |
| Leto Carlo | Fiat 8-V | 2 28 6 (I) | Ronzoni | Fiat Zagato 750 G. T. | 3 12 3 (I) |
| Grieco Nino | Alfa Romeo T I | 2 37 - (F) | Matteucci | Fiat 1400 | 3 13 4 (F) |
| Alborghetti | Aurelia B. 20 | 2 37 1 (F) | Fiaccadori | Fiat 1100/103 | 3 13 9 (F) |
| Bosisio | Alfa Romeo T I | 2 38 - (I) | Messedaglia | Fiat Zagato 750 G. T. | 3 14 - (I) |
| Alborghetti | Aurelia B. 20 | 2 38 3 (R) | Silva | Fiat Zagato 750 G. T. | 3 14 4 (I) |
| Simontacchi | Alfa Romeo T I | 2 38 7 (I) | Gandolfi | Aprilia | 3 16 9 (F) |
| Grieco Nino | Alfa Romeo T I | 2 39 - (I) | Matteucci | Fiat 1400 | 3 17 9 (I) |
| Simontacchi | Alfa Romeo T I | 2 39 4 (R) | Leto D. | Fiat 110/103 | 3 18 3 (F) |
| Bosisio | Alfa Romeo T I | 2 39 6 (R) | Gandolfi | Aprilia | 3 18 8 (R) |
| Della Beffa A. | Alfa Romeo T I | 2 41 - (I) | Donizzola | Fiat 1400 | 3 20 1 (R) |
| Alborghetti | Aurelia B. 20 | 2 41 4 (I) | Leto D. | Fiat 1100/103 | 3 21 4 (I) |
| Galluzzi | Alfa Romeo Sprint | 2 41 4 (R) | Gandolfi | Aprilia | 3 22 - (I) |
| Rezzonico Luisa | Aurelia 2500 | 2 42 3 (R) | Tumminelli Maria | Fiat Zagato 750 G. T. | 3 22 6 (I) |
| Piperno | Aurelia B. 20 | 2 42 3 (F) | Donizzola | Fiat 1400 | 3 22 7 (I) |
| Piperno | Aurelia B. 20 | 2 42 9 (R) | Fiaccadori | Fiat 1100/103 | 3 22 8 (I) |
| Castelli | Alfa Romeo 1900 | 2 43 7 (F) | Fusarpoli | Fiat 1100/103 | 3 22 9 (I) |
| Zagato E. | Fiat Zagato 1100 G. T. | 2 44 8 (F) | Brambilla | Fiat Zagato 750 G. T. | 2 23 5 (I) |
| Dalla Favera | Porsche 1425 | 2 45 3 (F) | Tumminelli Maria | Fiat Zagato 750 G. T. | 3 23 7 (R) |
| Piperno | Aurelia B. 20 | 2 45 4 (I) | Della Beffa Olga | Fiat 1400 | 3 27 - (R) |
| Galluzzi | Alfa Romeo Sprint | 2 45 7 (I) | Della Beffa Olga | Fiat 1400 | 3 29 4 (I) |
| Castelli | Alfa Romeo 1900 | 2 46 2 (I) | Cocchetti | Fiat 1400 | 3 29 9 (I) |
| Schoen | Alfa Romeo 1900 | 2 47 2 (I) | Leto D. | Fiat 1100/103 | 3 30 1 (R) |
| Fusarpoli | Fiat Zagato 1100 G. T. | 2 47 4 (R) | Zagato G. | Fiat 1100/103 G. T. | 3 31 7 (I) |
| Dalla Favera | Porsche 1452 | 2 47 8 (R) | Pravettoni T. | Moretti 600 | 3 32 2 (F) |
| Martinengo | Fiat Zagato 1100 G. T. | 2 47 9 (F) | Colombi | Moretti 600 | 3 33 9 (R) |
| Fusarpoli | Fiat Zagato 1100 G. T. | 2 49 1 (F) | Pravettoni T. | Moretti 600 | 3 34 2 (I) |
| Bertoja | Aurelia B. 21 | 2 49 6 (I) | Colombi | Moretti 600 | 3 34 7 (I) |
| Zagato E. | Fiat Zagato 1100 G. T. | 2 50 5 (R) | Moscatelli | Fiat 1100 G. T. | 3 36 3 (I) |
| Bertoja | Aurelia B. 21 | 2 50 8 (R) | Pravettoni R. | Moretti 600 | 3 38 - (R) |
| Leto Massimo | Alfa Romeo 1900 | 2 51 3 (R) | Pravettoni R. | Moretti 600 | 3 39 - (I) |
| Dalla Favera | Porsche 1452 | 2 51 4 (I) | Piperno | Fiat 500 | 3 46 1 (I) |
| Fusarpoli | Fiat Zagato 1100 G. T. | 2 52 - (I) | Taddei | Fiat 500 | 3 46 7 (I) |
| Martinengo | Fiat Zagato 1100 G. T. | 2 52 3 (I) | Dei | Renault | 3 53 8 (R) |
| Zagato Elio | Fiat Zagato 1100 G. T. | 2 52 4 (I) | Prandina | Fiat 500 | 3 53 9 (I) |
| Schoen | Alfa Romeo 1900 | 2 52 5 (R) | Crivelli | Fiat 500 | 3 54 4 (R) |
| Ronzoni | Fiat Zagato 750 G. T. | 2 53 - (F) | Carini | Fiat 1400 | 3 55 2 (I) |
| Leto M. | Alfa Romeo 1900 | 2 54 1 (I) | Crivelli | Fiat 1400 | 3 57 6 (I) |
| Dalla Favera (Milani A.) | Porsche 1452 | 2 55 7 (I) | Cicognini | Fiat 500 | 4 02 4 (I) |
| Messedaglia | Fiat Zagato 750 G. T. | 2 57 7 (F) | Dal Monte | Fiat 500 | 4 16 6 (I) |
| Monteverdi | D. B. 750 G. T. | 2 57 8 (F) | | | |
| Monteverdi | D. B. 750 G. T. | 3 00 4 (R) | | | |

(I) Prima prova — (R) Repechage — (F) Finale.

L'antifurto che inchioda al terreno la vostra automobile

ANTIFURTO ARTIGLIO (BREVETTATO)

- L'antifurto ARTIGLIO brevettato è un dispositivo prettamente meccanico
- Non richiede alcuna modifica agli organi di comando
- Non richiede forature al tubo comando guida
- È di facile e rapida applicazione

MILANO L'Autoaccessorio s.p.a. Piazza Duca D'Aosta, 1. Telefoni 639.896/7

ROMA Radiovittoria s.p.a. Via Ripetto, 254 - 255. Telefono 687.318

Ditta GIUSEPPE PREVIATI

RIGAMBI ED ACCESSORI PER AUTO

BIANCHI - FIAT - LANCIA

ASSORTIMENTO CUSCINETTI

Via Tertulliano 35 - MILANO - Tel. 580.660 - 576.369