

I GIOVANI DEL BONDONE

(Dal nostro inviato)

TRENTO, luglio
CONOSCEVATE la « Stella Alpina »? Se non ne avete mai sentito parlare vi riuscirà difficile comprendere il fascino che suscita la corsa « al Monte Bondone » cioè la gara con cui l'Automobile Club di Trento ha inteso sostituire la indimenticabile « Stella » e che di quest'ultima costituiva ogni volta l'atto finale, osemremmo dire l'apoteosi. La corsa al Monte Bondone regge ora le sorti dell'automobilismo sportivo trentino e dal momento che è di per sé una bellissima gara in virtù del suo magnifico percorso (ora allungato di quasi 5 km, sicché il Bondone è percorribile interamente su strada asfaltata), lo fa in modo tale da mantenere l'ente organizzatore « toujours à la page » in fatto di sport del volante.

Le ottantacinque macchine che hanno portato a termine la gara testimoniano dell'interesse suscitato anche quest'anno dalla gara trentina, che però ha avuto questa volta un carattere meno internazionale, pur essendo valevole per il campionato europeo della montagna, la Porsche, essendo l'unica marca che prenda parte ufficialmente al campionato stesso. Barth, che ne era l'alfiere, ha dovuto

impegnarsi più di quanto i 14 secondi di vantaggio su Govoni lascerebbero intuire. E Govoni non era nemmeno, alla vigilia, il suo avversario più pericoloso. Lo era bensì Cabianca che infatti aveva fatto segnare il miglior tempo in prova. Facile comprendere quindi con quanto interesse era attesa la corsa del veronese che invece un guasto meccanico ha tolto ben presto di gara.

Venuto meno l'apporto di Cabianca il prestigio dell'automobilismo italiano è stato ugualmente difeso con onore. Se ne sono assunti il compito tre giovani, soprattutto, i cui mezzi apparivano sulla carta inferiori a quello di cui si valeva Edgar Barth. Tanto più significativa quindi l'affermazione di Govoni, di Scarfiotti e di Abate — i tre giovani di cui si parla — inseriti al 2., 4. e 5. posto della classifica generale, il 3. posto essendo stato conquistato dall'altro pilota della Porsche (Seidel).

La corsa non si è esaurita nella sola lotta per il primato. Ciascuna classe ha vissuto la sua piccola storia. Se facciamo un rapporto tra macchina e pilota, quando la macchina è risultata diversa da quelle dominanti per numero nell'ambito di una classe, non

possiamo non sottolineare il successo di Borghesio con la Steyr-Puch nella 500 turismo, di Largaioli con la imprevedibile Berkeley nella 500 gran turismo, di Kerschbaumer su Appia-Zagato nella 1100 gran turismo, di Govoni nella 2000 sport. Sul piano squisitamente tecnico appaiono evidenti i risultati realizzati da Dalla Torre (Fiat 600) che ha scalato il Bondone ad oltre 62 km. di media, di Ferrero, di Prinoth (uno dei piloti più in vista della giornata), di De Leonibus, di Hanstein e del sempre più positivo Abate che disponendo di una macchina particolarmente ingombrante (la Ferrari 3000 gran turismo) ha offerto un risultato che non esitiamo a definire eccezionale.

Su un piano meno vistoso i tempi realizzati da Rigamonti, da Spychiger, da « Norris », da Pandolfo, da De Milano, il che in molti casi è dipeso dalla scarsa rispondenza del mezzo, nettamente superato sul piano tecnico. Per la storia aggiungiamo che la Trento-Bondone 1959 ha visto l'esordio della nuovissima Osca 2000 con cui Lualdi ha ottenuto il 7. posto assoluto precedendo di un secondo la Maserati 2000 di Boffa fortemente attardata dall'afflosciamento di un pneumatico.

La manifestazione trentina passa alla storia come un esempio di organizzazione prima, durante e dopo lo svolgimento della corsa. Giorgio Sciso, come ha ricordato il presidente dell'A.C. Trento Morelli durante la premiazione, ne è stato anche questa volta il principale artefice. Evidentemente la tradizione della Stella Alpina non è andata perduta.

P. C.

LE CLASSIFICHE

Categoria turismo - gruppo vetture di serie preparate - Classe fino 500 cmc.

1. Borghesio, Fiat-Puch 500 18'38"1, media 55,896; 2. Mettenheimer, Steyr-Puch 500 19' 02"1.

Classe 750

1. Dalla Torre, Fiat 600 16'36"2, media 62,505; 2. Zucchi Scud. Autieri, Fiat 600 16'46"1.

Sottoclasse fino a 1100

1. De Milano, Fiat 1100 17'01" media 60,999; 2. Adria, Fiat 1100, 17'32"1.

Classe 1300

1. Ferrero, AR Giulietta 15'56"1, media 65,132; 2. Bonetto AR Giulietta, 16'05"4.

Classe oltre 1300

1. Pandolfo, Alfa Romeo 1900, 16'49"2, media 61,700; 2. Salveta, Alfa Romeo 1900, 16'53"8;

CATEGORIA GRAN TURISMO

Classe 500

1. Largaioli, Berkeley, 17'47"2 media 58,247; 2. Truniger, Berkeley, 17'58"8.

Classe 750

1. Prinoth, Fiat Abarth/Z. 15'17" media 67,917; 2. Cussini Fiat Abarth/Z. 15'56"1.

Sottoclasse fino a 1100

1. Kerschbaumer, Appia Zagato, 16'29" media 62,972; 2. Capra, Fiat Zagato 16'41"1.

Classe 1300

1. De Leonibus AR Giulietta SV/Z 15'05"4, media 68,756; 2. « Kim » AR Giulietta SV 15'11"1.

Classe 2600

1. Von Hanstein, Porsche, 14'20" media 72,418; 2. Gunther Porsche, 14'32"2.

Sottoclasse 2000

1. « Nord », Maserati, 15'14"4 media 68,080; 2. Ciccolini Augusto, Fiat 8 V 15'17"2.

Classe oltre 2600

1. Abate, Ferrari 13'55"4, media 74,515; 2. D'Orey, Ferrari, 14'26"2.

CATEGORIA SPORT

Classe 750

1. Rigamonti, Osca 15'29"1, media 67,025; 2. Bandini Eario, Bandini 15'37"3.

Classe 1100

1. Spychiger, Osca 14'28" media 71,751; 2. Bini Umberto, Osca, 14'53"3; 3. Brandi Attilio, Osca, 15'11"1.

Classe 1500

1. Barth, Porsche 13'21"2, media 77,713; 2. Seidel, Porsche 13'36"3; 3. Scarfiotti, Osca 13'44"3.

Classe oltre 1500

1. Govoni Odoardo, Maserati 13'35"2, media 76,379; 2. Lualdi Edoardo, Osca 2000 14'02"4; 3. Boffa Mennato, Maserati 14'08"1.