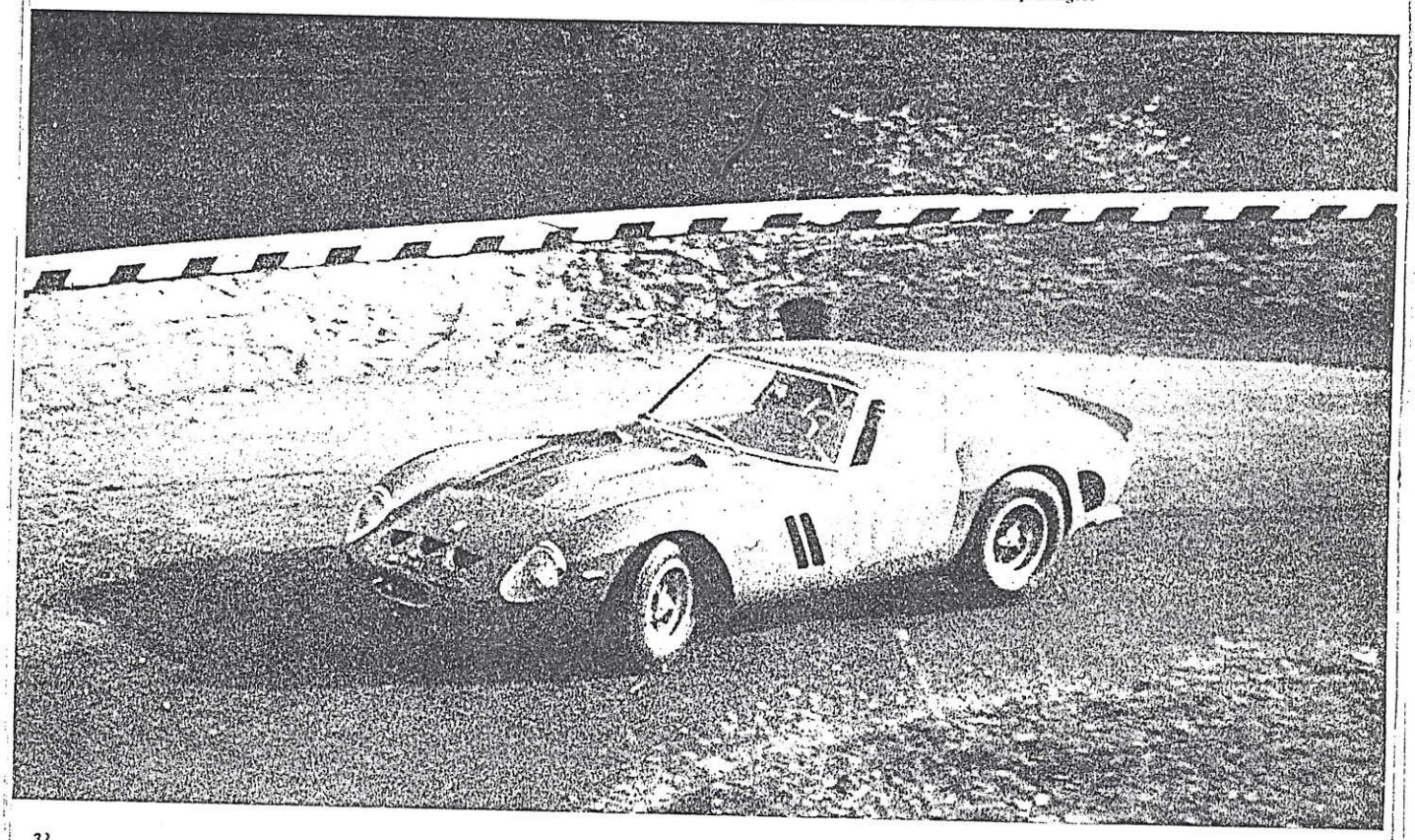
Nel Trofeo Lumezzane per la IX Coppa Renzo Cantoni

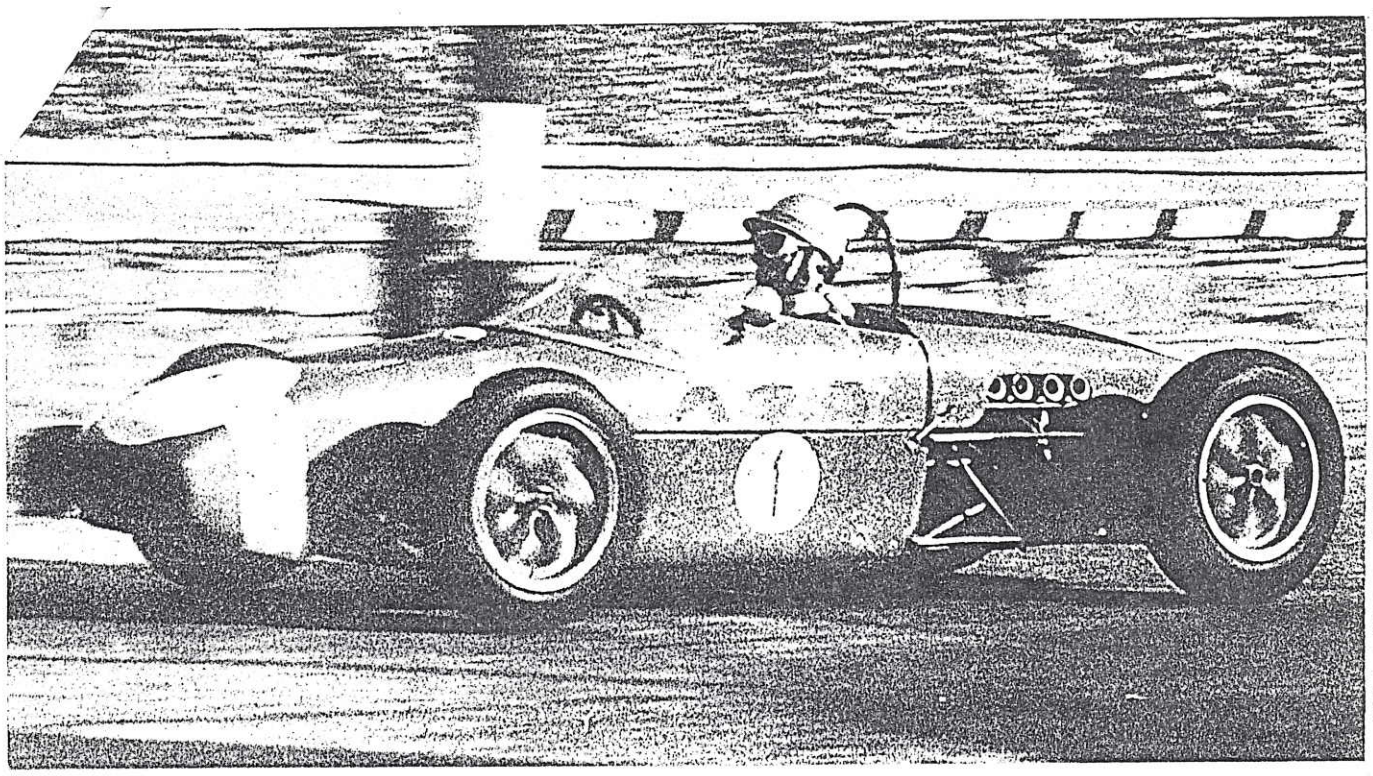
16-9-1962

LA FERRARI DI LUALDI RESISTE ALL'ATTACCO DELLE JUNIOR

Ai posti d'onore, con valide giustificazioni, PAM (Lotus), per una imperfezione nel cambio, e Alberti (De Tomaso) che ha perso acqua e ha lamentato noie di alimentazione

Edoardo Lualdi Gabardi ha bissato il successo nella nona Coppa Renzo Cantoni cogliendo una affermazione di prestigio.





Pam, al volante di una Lotus vecchio modello, di tanto in tanto si cimenta nelle junior: a Lumezzane è arrivato primo di categoria e secondo assoluto. Non ha potuto far di più anche per un non perfetto funzionamento del cambio.

DAL NOSTRO INVIATO A LUMEZZANE

Con discreto concorso di pubblico si è svolto il Trofeo Lumezzane, IX coppa Renzo Cantoni, lungo il tracciato che da Sarezzo si inoltra nella Val Trompia fino a Lumezzane per un totale di km. 8,500.

La concomitanza con il Gran Premio d'Italia a Monza, e la riapertura del campionato di calcio, non hanno indebolito di molto l'interesse che questa gara ha sempre suscitato tra i bresciani, i quali conservano intatta la passione per l'automobilismo che deriva dall'aver ospitata, per tanti anni, la più famosa corsa del mondo, l'indimenticabile Mille Miglia. È risultato vincitore anche quest'anno Edoardo Lualdi Gabardi che ha battuto, di sette secondo, il record stabilito da Govoni nel 1959, salendo con la potente Ferrari 250 GTO alla media di 113,966 chilometri orari. Già l'anno scorso Lualdi era andato vicinissimo al record che quest'anno invece ha nettamente superato. Ciò nonostante la sua non è stata una vittoria facile perché il lumezzanese « PAM » noto per le numerose affermazioni con l'Abarth 850 T.C., lo ha minacciato seriamente con la sua Lotus Junior. Il giovane « PAM » ha accusato un guasto al cambio — la seconda non entrava — in vista del traguardo ed ha dovuto proseguire con la terza marcia perdendo preziosi secondi. Questo però nulla toglie alla bella prestazione di Lualdi, un pilota serio che non improvvisa nulla, e si è preparato coscienziosamente durante tutta la settimana precedente la gara. Le caratteristiche del tracciato erano tali da pareggiare le possibilità della grossa Ferrari G.T.O. con quelle delle Junior. La potenza della prima poteva aver buon gioco nei due chilometri di rettilineo subito dopo la partenza e poco più avanti, mentre le agilissime Junior potevano giostrare senza fatica nel tratto finale in paese, dove la strada, ripida e stretta, si inerpica tra le case. La parte centrale della corsa era invece molto veloce con possibilità aperte a tutti, a patto però d'aver un buon « manico ».

Ma veniamo alla corsa ed ai suoi dettagli. Primo della classe 500 è il bresciano Luigi Ogna con una Steyr Puch, un po' vecchiotta ma ben preparata; il suo tempo è di soli quattro decimi di secondo inferiore a quello di Benito Cappellari partito alle sue spalle. Per Ogna è una bella soddisfazione colta proprio sulle strade di casa; al terzo posto, con distacco più rilevante, si piazza la migliore delle Fiat 500 in gara, quella di Corti, che precede Giacomini, Angela Fontana e via via gli altri; in totale ventuno sono i concorrenti della classe minima del turismo.

Deludente è invece la prova delle N.S.U. Prinz che godono del raggruppamento da 500 a 600 cc. Vince Luciano Fontana ad una media ben inferiore a quella delle cinquecento. Partono le macchine della classe fino a 700 cc.: la B.M.W. di Ragazzi è la più veloce battendo anche il primato di classe preesistente. Al secondo posto Piero Botalla, mentre la prima 600 Fiat arriva quarta con al volante Pietro Cazzullo.

Come al solito molto affollata la classe fino a 850 cc.: le Fiat Abarth 850 T.C. sono macchine sempre temibili anche nei confronti con vetture di cilindrata superiore, specialmente in percorsi tormentati. Questa volta però il vincitore Ghezzi non ha potuto far meglio di Zuccoli con la Giulietta T.I. il quale realizzerà il miglior tempo della categoria turismo. Al secondo posto, sempre tra le 850, si piazza Anzio Zucchi, che qualcuno aveva pronosticato vincitore (data per certa l'assenza di « PAM », usualmente mattatore di questa classe e per di più « in casa », perché gli organizzatori non hanno permesso la partecipazione del medesimo pilota a due classi con conseguente ritorno alla linea di partenza attraverso un'altra strada). Terzo è un altro lumezzanese, Ruggero Polotti, davanti a Zanardelli, Saruggia e Crosina.

Vince la classe successiva, fino a 1000

CLASSIFICA GENERALE

1. *Edoardo Lualdi Gabardi* (Ferrari 250 GTO) in 4'28"5/10, alla media di chilometri 113,966; 2. « PAM » (Lotus Jr.) in 4'31"5/10; 3. Giovanni Alberti (De Tomaso Jr.) in 4'38"3/10; 4. Gianfranco Stanga (Osca 1600 GT) in 4'39"8/10; 5. Ettore Rovida (Fiat Branca Jr.) in 4'46" 7/10; 6. « Noris » (Porsche Carrera) in 4'48"6/10; 7. Andrea De Adamich (Fiat T. Jr.) in 4'54"1/10; 8. Gianfranco Rovetta (Giulietta SZ) in 4'54"2/10; 9. Leo Cella (Giulietta SZ) in 4'55"2/10; 10. Pier Luigi Zanardelli (Ferrari 250 GT) in 4'56"5/10; 11. Vittorio Ghidini (Giulietta SZ) in 5'00'1/10; 12. Enzo Zanini (F. B. Jr.) in 5'01"1/10.

CATEGORIA TURISMO

Classe 500 cmc.

1. *Luigi Ogna* (Steyr Puch) in 5'50"6/10 alla media di Km. 87.270; 2. Benito Cappellari (Steyr Puch) in 5'51"; 3. Osvaldo Corti (Fiat 500) in 6'04"7/10; 4. Giuseppe Giacomini (Fiat 500) in 6'07"5/10; 5. Angela Fontana (Fiat 500) in 6'13"6/10; 6. Alberto Boitano (Fiat 500) in 6'17" 9/10; 7. Alessandro Braga (Fiat 500) in 6'19"2/10; 8. Domenico Romanello (Fiat 500) in 6'21"7/10; 9. Annibale Cecconi (Fiat 500) in 6'21"8/10; 10. Roberto Rovatti (Fiat 500) in 6'26"9/10; 11. Giosuè Botti (Fiat 500) in 6'27"5/10; 12. Girolamo Perniciaro (Fiat 500) in 6'29"; 13. Carlo Occupati (Fiat 500) in 6'29"5/10; 14. Maurizio Masini (Fiat 500) in 6'32" 8/10; 15. Bianchi di Castelbianco (Fiat 500) in 6'37"; 16. Palmiro Bianchi (Fiat 500) in 6"37"2/10; 17. Silvano Pasini (Fiat 500) in 6'39"6/10; 18. Pier Luigi Bonera (Fiat 500) in 6'48"4/10; 19. Angelo Santi (Fiat 500) in 6'52"2/10; 20. Riccardo Rasia Dal Polo (Fiat 500) in 6'57"3/10. Ritirato Ugo Barilaro.

Classe 600 cmc.

1. Luciano Fontana (N.S.U) in 6'26"2/10 alla media di Km. 79,234; 2. Italo Adanti (N.S.U) in 6'30"9/10; 3. Giovanni Mainardi (N.S.U.) in 6'32"8/10; 4. « Orfeo » (N.S.U.) in 6'38.

Classe 700 cmc.

1. *Alessandro Ragazzi* (B.M.W.) in 5'39" 2/10 alla media di Km. 90,212; 2. Piero Botalli (B.M.W.) in 5'43"6/10; 3. Andrea Parodi (Cooper) in 5'51"6/10; 4. Pietro Cazzullo (Fiat) in 5'54"2/10; 5. Luigi Pietri (B.M.W.) in 5'54"9/10; 6. Paolo Gavelli (B.M.W.) in 5'56"6/10; 7. Franco Zani (Fiat) in 5'59"1/10; 8. Franco Roccaro (Fiat) in 6'02"6/10; 9. « Pippo » (Fiat) 6'04"4/10; 10. Gian Paolo Caroli (Fiat) 6'21"9/10; 11. Giovanni Parecchini (Fiat) 6'31"8/10; 12. Cesare Sforni (Fiat) in 6'43"9/10; 13. Paolo Salerno (Fiat) in 6'58"3/10.

Classe 850 cmc.

1. *Francesco Ghezzi* (Abarth 850 TC) in 5'09"4/10 alla media di Km. 98,901; 2. Anzio Zucchi (Abarth 850 TC) in 5'13" 7/10; 3. Ruggero Polotti (Abarth 850 TC) in 5'20"9/10; 4. Abramo Zanardelli (Abarth 850 TC) in 5'23"5/10; 5. Mario Saruggia (Abarth 850 TC) in 5'24"5/10; 6. Marco Crosina (Abarth 850 TC) in 5'25" 8/10; 7. Ugo De Gregorio (Abarth 850 TC) in 5'27"7/10; 8. Carlo Scarambone (Abarth 850 TC) in 5'27"4/10; 9. Paolo Renier (Abarth 850 TC) 5'30"; 10. Pietro Corbellini (Abarth 850 TC) in 5'31" 1/10; 11. Florio Gori (Abarth 850 TC) in 5'34"1/10; 12. Giuseppe Piazzi (Abarth 850 TC) 5'36"9/10; 13. Mariano Mestriner Abarth 850 TC) in 5'41"8/10; 14. Ermanno Cattaneo (Abarth 850 TC) in 5'49"6/10; 15. Giovanni Orengo (Abarth 850 TC) in 5'52"9/10; 16. Gian Piero Raffa (Abarth 850 TC) in 5'55"1/10. Ritirati Eraldo Olivari e Marco Rosa.

Classe 1000 cmc.

1. *Ferdinando Frescobaldi* (Austin Cooper) in 5'20"5/10 alla media di chilometri 95,476; 2. Luciano Jermi (Simca 1000) in 5'47"9/10.

Classe 1150 cmc.

1. *Pietro Airoldi* (Fiat 1100 TV) in 5'28" 3/10 alla media di Km. 93,207; 2. Stefano Alquati (Fiat 1100 TV) in 5'40"5/10; 3. Sergio Boitano (Fiat 1100 TV) in 5'41" 2/10; 4. Italo Varisco (Fiat 1100 TV) in 5'41"8/10; 5. Arrigo Cocchetti (Fiat 1100 TV) in 5'46"2/10; 6. Pietro Pupeschi (Fiat 1100 TV) 5'49"9/10; Federico Gualla (Fiat 1100 TV) in 5'56"; 8. Onofrio Colabella (Fiat 1100 TV) in 6'08"4/10.

Classe 1300 cmc.

1. *Carlo Zuccoli* (Giulietta T.I.) in 5'07" 9/10 alla media di Km. 99,383; 2. Riccardo Di Bona (Giulietta T.I.) in 5'16"; 3. Romolo Rossi (Giulietta T.I.) in 5'16" 5/10; 4. Adolfo Brocchi (Giulietta T.I.) in 5'20"; 5. George Von Baum (Giulietta T.I.) in 5'28"3/10; 6. Giulio Sferrella (Giulietta T.I.) in 5'29"9/10; 7. Aldo Fornasier (Giulietta T.I.) in 5'40"4/10; 8. Angelo Caffi (Giulietta T.I.) in 5"47"6/10. Ritirato « Gunar ».

Classe 1600 cmc.

1. « *M.E.C.* » (Fiat 1500) in 5'19"8/10 alla media di Km. 95,685.

Classe 3000 cmc.

1. *Renato Salvetta* (A.R. 1900) in 5'19" 6/10 alla media di Km. 95,745; 2. « Raffy » (A.R. 1900) in 5'21"5/10; 3. Giorgio Bloch (Fiat 2300) in 5'39"3/10. Ritirato Luciano Giuliani.

CATEGORIA GRAN TURISMO

Classe 700 cmc.

1. « *Felice* » (Abarth 700) in 5'07"2/10 alla media di Km. 99,609; 2. Sergio Orengo (Abarth 700) in 5'11"9/10; 3. Marino Bonomi (Abarth 700) in 5'14"8/10; 4. Federico Zanotti (Abarth 700) in 5'17"7/10; 5. Maurizio Pinchetti (Abarth 700) in 5'18"8/10; 6. Gianni Varese (Abarth 700) in 5'19"6/10; 7. Girolamo Capra (Abarth 700) in 5'25"8/10; 8. Domenico Ogna (Abarth 700) in 5'39"1/10; 9. Fulvio Sestilli (Abarth 700) in 5'53"7/10. Ritirato Achille Minen.

Classe 1000 cmc.

1. « *Oscar B* » (Abarth 1000) in 5'15"5/10 alla media di Km. 96,989; 2. Ermanno Gonella (Abarth 1000) in 5'18"6/10; 3. Rino Scotti (Abarth 1000) in 5'27"3/10; 4. Pompilio Scatimburgo (Abarth 750) in 5'41"3/10.

Classe 1150 cmc.

1. *Renato Savini* (Appia Z. 1150) in 5'28"6/10 alla media di Km. 93,122; 2. Arnaldo Tarantino (Fiat 1100) in 6'03" 3/10.

Classe 1300 cmc.

1. *Gianfranco Rovetta* (Giulietta SZ.) in 4'54"2/10 alla media di Km. 104,011; 2. Leo Cella (Giulietta SZ.) in 4'55'2/10; 3. Vittorio Ghidini (Giulietta SZ.) in 5'00"1/10; 4. Guido Rava (Giulietta SZ.) 5'03"2/10; 5. Luigi Baldini (Giulietta SZ.) in 5'08"2/10; 6. Massimo Carnovali (Giulietta SZ.) in 5'12"8/10; 7. Cesare Degli Innocenti (Giulietta SZ.) in 5'14"7/10; 8. Luciano Galli (Giulietta SZ.) in 5'17" 4/10; 9. Martino Peraro (Giulietta SZ.) in 5'19"2/10; 11. Paolo Perani (Giulietta SZ.) in 5'27"2/10; 11. Franco Piguzzi (Giulietta SV.) in 5'27"9/10; 12. Carlo Cremascoli (Giulietta SZ.) in 5'30"3/10; 13. Aristide Pasotti (Giulietta SZ.) in 5'37"7/10. Ritirati Rocco Lanzini e Nello Caffio.

Classe 2500 cmc.

1. *Gianfranco Stanga* (Osca 1600) in 4'39"8/10 alla media di Km. 109,364; 2. « Noris » (Porsche A.) in 4'48"6/10; 3. Camparini « Conte » (Porsche C.) in 8'11" 3/10; 4. Wuhl (Porsche C.) in 5'24"7/10; 5. Franco Buffoli (Maserati) in 5'28" 4/10; 6. Marsilio Bonomi (Porsche) in 5'28"6/10; 7. Paolo Gardi (Flaminia Z.) in 5'34"6/10; 8. Paolo Porta (M.G. 1600) in 5'45"7/10.

Classe 3000 cmc.

1. *Edoardo Lualdi Gabardi* (Ferrari) in 4'28"5/10 alla media di Km. 113,966; 2. Pier Luigi Zanardelli (Ferrari) in 4'56" 5/10.

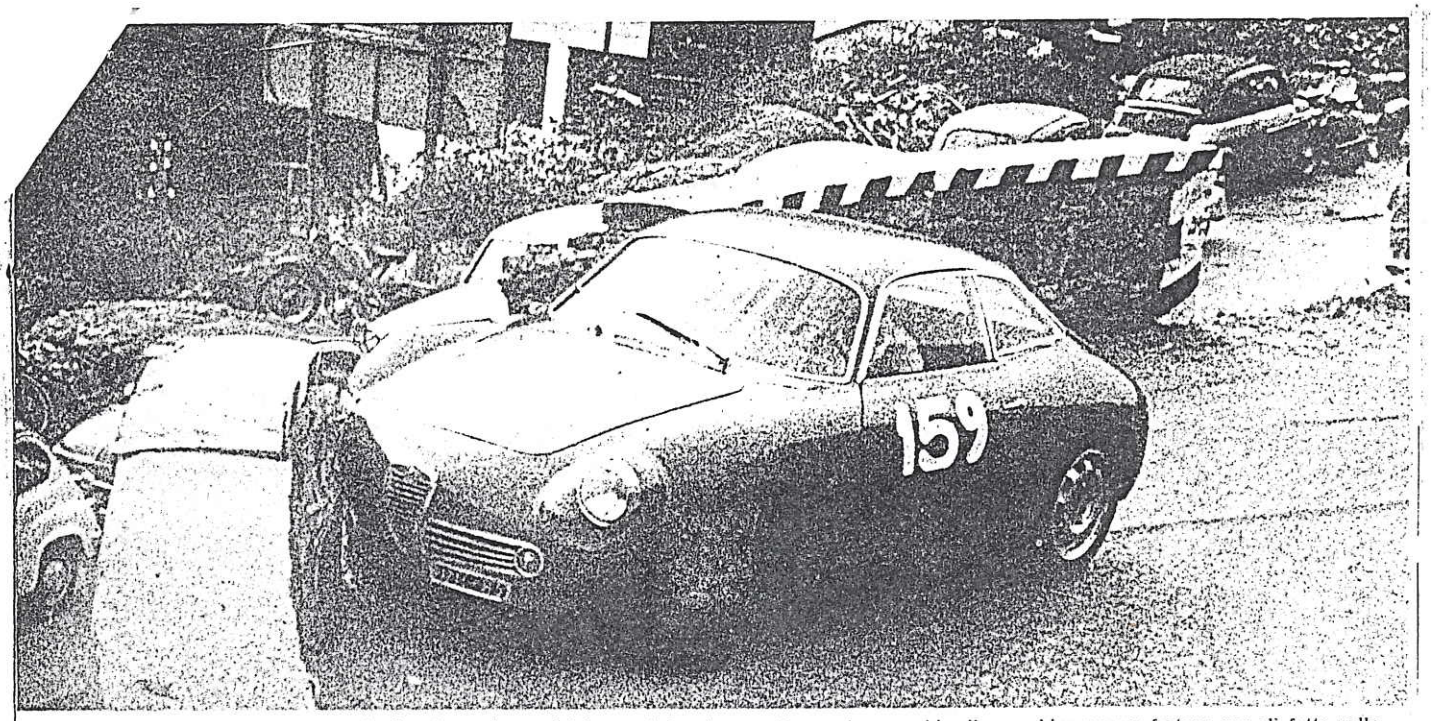
CATEGORIA CORSA
FORMULA « JUNIOR »

1. « *P.A.M.* » (Lotus 1100) in 4'21"5/10 alla media di Km. 112,707; 2. Giovanni Alberti (De Tomaso) in 4'38"3/10; 3. Ettore Rovida (Fiat Branca) in 4'46" 7/10; 4. Andrea De Adamich (Fiat T 1100) in 4'54"1/10; 5. Enzo Zanini (F.B.) in 5'01"1/10; 6. Sergio Cremaschini (Stanguellini) in 5'01"9/10; 7. Vincenzo Nember (Lotus) in 5'04"7/10; 8. Antonio Marzani (Volpini) in 5'09"8/10; 9. Enrico Cedrati (Anglia Branca) in 5'11"3/10; 10. Carlo Franchi (Wainer) in 5'16"6/10; 11. Aldo Paiola (W.M. 1100) in 5'17"; 12. Sergio Gasparini (Foglietti) in 5'28" 5/10. Ritirati Renzo Calmonte, Giuseppe Vento, Ugo Rossi.

cc., Ferdinando Frescobaldi su Austin Cooper, senza il minimo fastidio da parte di Jermi su Simca 1000. Ottimo il tempo di Airoldi con la Fiat 1100 TV, forse all'ultimo anno di competizione, seguito da Alquati, Boitano e Varisco raggruppati in poco più di un secondo.

Come già detto sopra, Zuccoli vince nettamente la classe fino a 1300 cc., il solo con un tempo inferiore a quello delle Abarth 850 T.C. Nettamente staccati sono Di Bona, Rossi e Brocchi, tutti piloti di vaglia.

Unico concorrente della classe fino a 1600, « MEC » non si adagia per la



Rocco Lanzini è andato « a muro » al primo tornante: per lui la gara è durata poco. Ha spento un occhio alla macchina ma per fortuna non s'è fatto nulla.

mancanza di lotta e realizza una buona media, che gli permetterebbe di inserirsi al secondo posto nella successiva classe, fino a 3000 cc., vinta da Renato Salvetta davanti a « Raffi ». Giorgio Bloch è terzo alla guida di una Fiat 2300, per la quale sono confermate le impressioni altre volte riportate: molto buona la potenza del motore, ma insufficiente il lavoro delle sospensioni rispetto alla mole della vettura.

Alle 12,39 hanno inizio le partenze della categoria gran turismo. Ben dieci sono i piloti della classe fino a 700 cc., e su tutti prevale « Felice » battendo il primato precedente, ed anche il vincitore della successiva classe fino a 1000 « Oscar B » al volante della potente Abarth 1000. Vince poi Savini con L'Appia Zagato l'impari confronto con Tarantino su Fiat 1100 TV nella classe fino a 1150 cc., e sono poi di scena le Giuliette SZ: Gianfranco Rovetta regola di stretta misura (un secondo) il bravo Cella, avendo realizzato entrambi una media di tutto rilievo che li vede rispettivamente all'ottavo e nono posto nella classifica generale.

Molto buona la prestazione di Stanga, recente vincitore della Coppa Selva di Fasano, che si piazza al primo posto di classe ed al quarto assoluto con la Osca 1600 che pare aver trovato finalmente sia la stabilità sia la potenza. Il confronto dell'Osca con la Porsche Carrera di « Noris » è stato un poco falsato anche questa volta perché la macchina della casa di Stoccarda usufruiva di rapporti inadatti per gare in salita. Viene la volta della Ferrari di Lualdi in gara per l'assoluto, non temendo sorprese dall'altro concorrente della sua classe Pier Luigi Zanardelli. Ed infine ecco le Junior: il loro numero è limitato rispetto alle iscrizioni pervenute, ma ugualmente ci si attende un risultato a sorpresa. « PAM » e Alberti sono i più pronosticati, dando per possibile outsider Vincenzo Nember, che dispone della Lotus di Siffert il forte pilota svizzero che ha dominato le più importanti gare della stagione. La vittoria arride a « PAM » malgrado il summenzionato inconveniente al cambio; Alberti ottiene un buon tempo, tenendo conto che il motore della sua De Tomaso perdeva acqua e aveva noie di alimentazione, mentre al terzo posto si classifica Ettore Rovida su Fiat-Branca.

Alla fine della gara le macchine delle categorie turismo e gran turismo sono state subito liberate dal parco chiuso, mentre per le Junior si è proceduto alla verifica del peso. Qualche pilota s'è lamentato per la perdita di tempo, qualche altro perché già nelle verifiche preliminari di sabato aveva avuta la macchina pesata e sigillata, ma in complesso tutto è filato liscio e non ci sono state contestazioni.

Tutte le macchine sono state trovate perfettamente rispondenti al limite minimo richiesto di quattrocento chili. Va ricordato che il regolamento internazionale per la formula Junior prevede 400 chilogrammi quale limite minimo per le macchine dotate di motore di 1100 cc. e 360 chilogrammi per le macchine di 1000 cc. Evidentemente la differenza è stata adottata quale criterio equitativo rispetto alla minor potenza sviluppata dai motori di un litro. Però da tempo le Junior che partecipano alle gare sono tutte del tipo 1100 cc. mentre i telai — inglesi — che erano stati costruiti per ospitare motori « mille » sono rimasti tali e quali. Quindi è sostanziale il vantaggio di cui godono queste macchine — che rubano una trentina di chili riconducibili in potenza a più di un cavallo vapore — pregiudicando maggiormente le già scarse possibilità delle junior italiane. E per questo verso sarà molto utile che anche gli organizzatori di corse in pista si preoccupino di procedere ad accurate pesature, per fare rispettare il regolamento ed anche per rimettere le macchine nazionali in livello di parità almeno dove è possibile.

Di particolare rilievo, oltre alla buona organizzazione generale della quale si deve rendere atto all'inesauribile passione di Renzo Castagneto e dei suoi fedelissimi collaboratori, la nutrita partecipazione di piloti bresciani e lumezzanesi in particolare, per i quali sono state compilate due classifiche particolari.

Annibale Cecconi

AUTO SPRINT

QUINDICINALE DI AUTOMOBILISMO SPORTIVO
ANNO III - NUMERO 10 - 16-31 MAGGIO 1963 - UNA COPIA L. 200

Meritato successo di Vittorio Venturi nella Castell'Arquato-Vernasca

Le curve sono il suo forte

C'erano anche due Ferrari in gara: ma il successo è andato all'Abarth del bolognese che nella parte più tortuosa del percorso ha recuperato il terreno perduto nei rettilinei

Dal nostro inviato a Vernasca

Cinquantasette curve, undici chilometri, centosettanta concorrenti, *record* imbattuto. Questa in sintesi la decima edizione della Castell'Arquato - Vernasca. Corsa a sorpresa, dobbiamo convenirne. Il cronometro, giudice per eccellenza, ha dato la vittoria a Venturi e alla sua eccezionale Abarth.

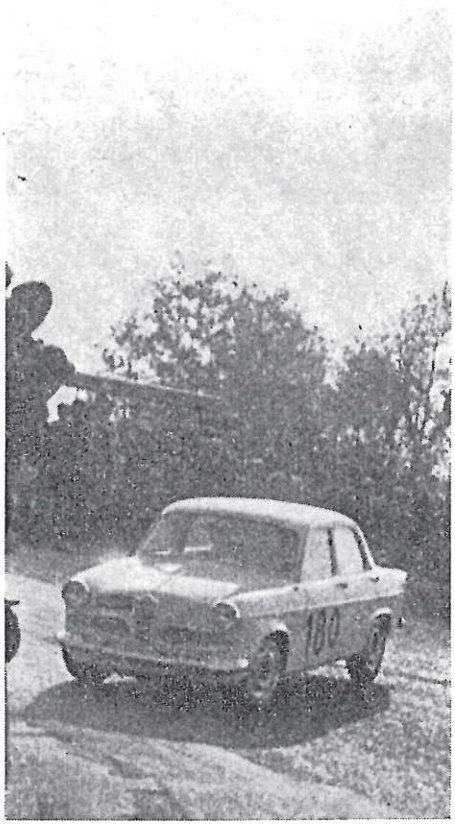
Erano molti quelli che avevano fiducia in lui, ma un *exploit* del genere era del tutto inatteso. Due Ferrari GTO, e il tempo splendido, non lasciavano dubbi sull'esito della gara. Pagliarini — al volante della prima macchina di Maranello — non faceva misteri e partiva sparato, troppo! Alla «Fornace» è uscito di strada e di colpo la corsa ha preso un'altra fisionomia, essendosi rivelato del tutto inadatto Colombo con l'altra Ferrari. Venturi fino all'ultimo aveva sperato nella pioggia, anche pochina, che avrebbe facilitato di molto il suo compito. Non ce n'è stato bisogno. L'Abarth veloce, ma ancor più agile, nella seconda parte del percorso, sinuoso e difficile, è riuscita a recuperare la manciata di secondi persi in principio, dove la strada si snodava in piano, velocissima, brandello di pista e non di gara in salita. Il tempo impiegato, 5'32"4, è risultato eccezionale per una mille, anche se insufficiente a battere il record di Govoni, conquistato con 5'27"6. Ma volere anche il *record* assoluto abbassato sarebbe stato pretendere troppo dal bravo Venturi, che, appena ricevuta la notizia della vittoria, ha baciato commosso il suo bolide. Secondo assoluto Vincenzo Nember, quel Nember che al Garda del '61 conquistò con la Stanguellini un magnifico quinto posto, se non andiamo errati. Nember era al volante di una Lotus-corallo a punto e veloce; in più la profonda conoscenza che il pilota ave-

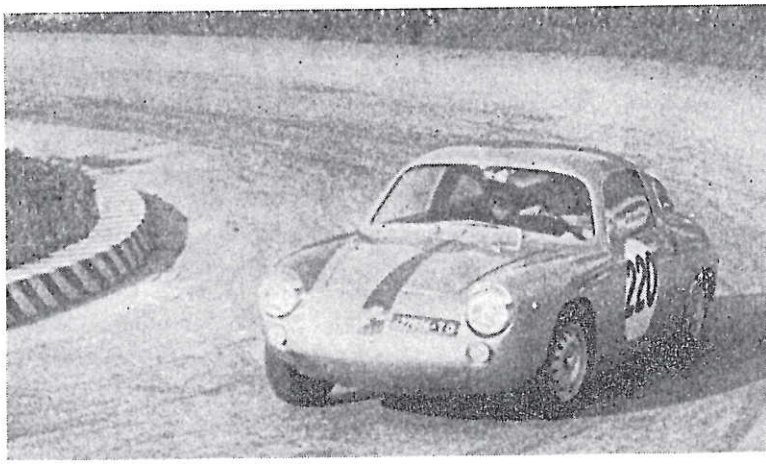
Nella pagina a fianco, Vittorio Venturi, dominatore della gara. Sopra: Barbasio (1° nella Turismo 500). Sotto: Cocchetti (1° nella Turismo 700) e Ogna (1° nella Turismo 850).

va del percorso lo indicavano nella rosa dei favoriti. Terzo — finalmente — Colombo col 12 cilindri di Maranello, a due secondi dal vincitore.

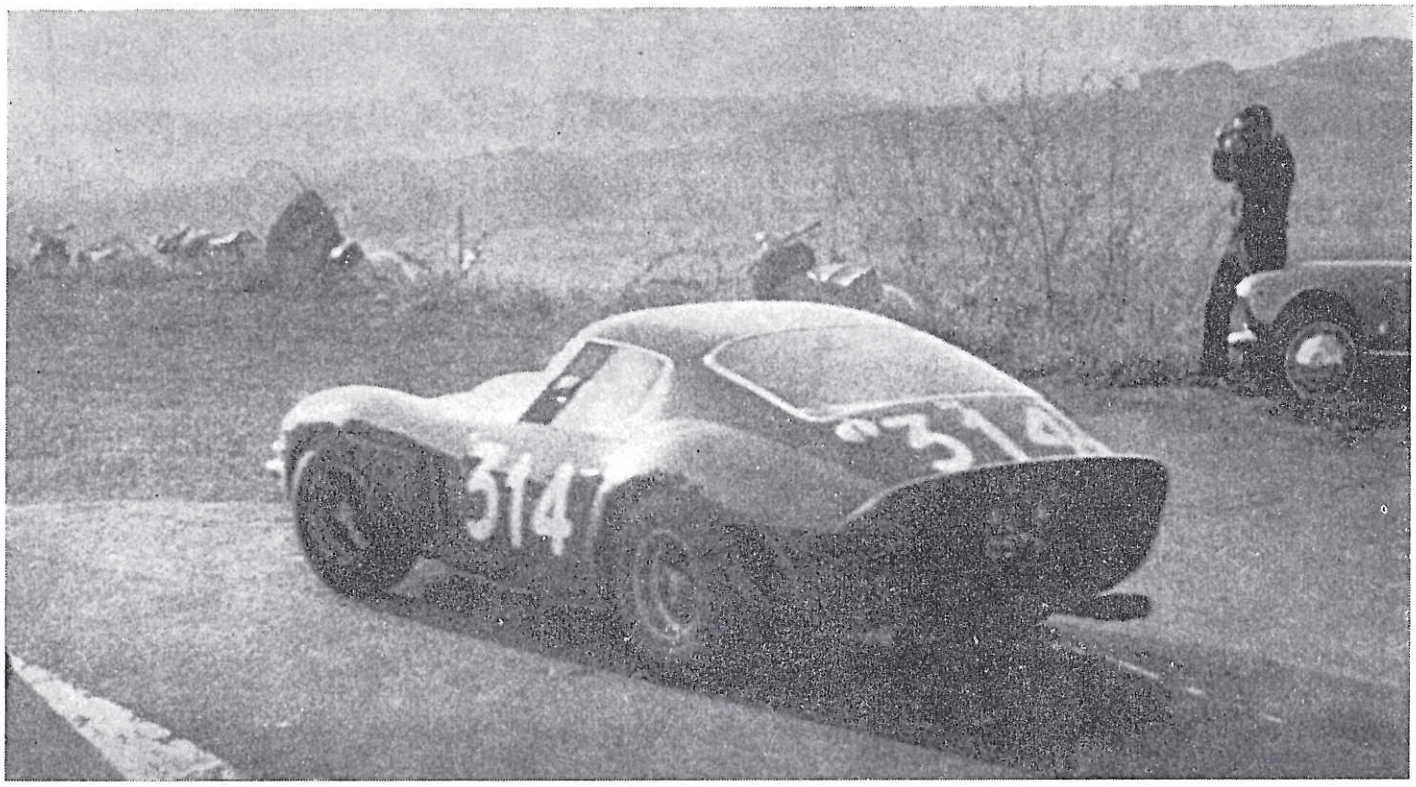
Aprono la gara le 500. Barbasio scala in 7'18", caricando il Puch di Lombardi di due secondi, che sono tanti, mentre Lanzoni si prodiga in un testa-coda che diverte tutti. Categoria numerosissima, questa delle 500: trenta iscritti. Ne transita una ventina, compreso Braga con la Poggi, spavaldamente in canottiera. Cocchetti — ormai affezionato alla BMW — fa sua la classe fino a 700, con assoluta sicurezza. Ogna, con l'Abarth « otto e mezzo », sale bellamente a novanta di media. Le mille si prendono la rivincita sulle sorelle minori. Quattro secondi in meno impiegati. Vince il bresciano Sala, un veterano. Spettacolari le Giulietta. « Raffy » la spunta su Facetti, che al mattino nelle prove a circuito aperto si era esibito in virtuosismi — schivate e derapate al millimetro — sconsigliando ogni buon turista a salire a Vernasca. Felice ritorno di Franco Concari, nella corsa oltre 1300 Turismo. Il mantovano, assente da anni dalle corse, impossessatosi di un'Alfa 2600, dopo due o tre assaggi compiuti ad andatura progressiva, ha cancellato la ruggine di tanta inattività, vincendo la classe in 6'21", Gara d'assaggio questa per il buon Concari, in vista di prove ben altrimenti impegnative; facciamo un solo nome: Nürburgring.

La Gran Turismo, da 700 fino a 1300 (tre classi) è tutta della Abarth. Varese, Rovetta e Tedeschi, a 94, 98 e 102 di media. Adolfo Tedeschi, Scuderia Biondetti, Simca Abarth 1300, numero 272. Un grande ritorno. Ricordiamo Tedeschi quattro o cinque anni fa con la Maserati 2000. Erano i tempi di Govoni, di Abate, di Toselli. Tedeschi, allora, godeva della fiducia della Maserati ed era indicato nella rosa dei giovani italiani destinati ad un nome, ad una carriera. Abbiamo avvicinato Tedeschi subito dopo la sua vittoria di classe. Abbiamo chiesto se considerava la Castell'Arquato - Vernasca una gara isolata, oppure un ritorno effettivo, inizio di una regolare attività. « Corsa di allenamento per la Bologna - Raticosa — ci ha gentilmente risposto —. Dopo l'abbandono da parte della Maserati, godo ora la fiducia della Scuderia Biondetti, che cortesemente ha voluto mettermi a disposizione la Abarth Simca. Non posso dire di puntare ad una forma di professionismo, sarebbe troppo presuntuoso da parte mia. D'altra parte sono intenzionato a riprendere l'attività agonistica a pieno ritmo. Non mi interessano le ju-





Nella pagina a sinistra: due concorrenti in vena di acrobazie (Manazzali, Fiat 500; Pinto, Giulietta TI) e uno (Acquati, Abarth 850)... a margherite. Sopra: « Raffy » (primo nella Turismo 1300). Sotto: Concari (primo nella Turismo oltre 1300). A fianco, dall'alto, altri quattro vincitori di classe: Varese (G.T. 700), Rovetta (G.T. 1150), Tedeschi (G.T. 1300), « Noris » (G.T. 2500).



nior, punto al Ferrari... ». I capelli sulla testa sono più radi, non è più un giovanissimo, ma l'entusiasmo è quello di una volta. «Noris», con la Porsche 2000, si impone nelle Gran Turismo fino a 2500, battendo Veronesi, Zanardelli, Ardizzi e Servadei. Della oltre 2500 unico concorrente e... primo classificato, Colombo col Ferrari. Nella categoria Sport troviamo Venturi, il vincitore, l'unico che avesse a disposizione una macchina moderna ed efficiente. Bene Stanga con l'Osca 2000. Da da museo gli altri.

Caotica la categoria delle junior. Sul programma ai numeri non corrispondevano i nomi. Vince Nember, secondo Ambrosini con la Cooper, terzo Malanca con la Lotus, il cui cambio per funzionare avrebbe bisogno di essere sostituito. Sono già due corse che il promettente mantovano è costretto a fare con la scatola del cambio in disordine. Non si vincono le competizioni essendo costretti a passare direttamente dalla seconda alla quinta! Più che un supplizio per la macchina, è un supplizio per il pilota. I mezzi validi in questa categoria erano due o tre, essendo gli altri vecchi Stanguellini a motore anteriore. C'era anche una Dagrada, che dalle otto del mattino cercava di mettere un po' di armonia tra i suoi pistoni che non ne volevano sapere di andare in fase.

Organizzazione ottima, servizio d'ordine efficiente ma non pignolo, e si è dato così modo al pubblico di vedere « qualcosa ». Unico appunto: troppo tarda l'ora dell'inizio della gara; quindici e trenta passate. Dato che non c'erano problemi di pubblico pagante, anche se la corsa fosse iniziata con qualche ora di anticipo non sarebbe stato un male, soprattutto tenendo conto del fatto che l'ingorgo dei mezzi subito dopo la gara era notevolissimo, e più di un'ora occorreva per liberarsi dalla insolita « bagarre » e quindi accedere alla strada libera.

CESARE DE AGOSTINI

La Ferrari GTO che Paolo Colombo ha condotto alla conquista del terzo posto assoluto, oltre che del primo nella Gran Turismo oltre 2500 cc.

LE CLASSIFICHE

CATEGORIA TURISMO

Classe 500 cc.

1. Sergio Barbasio (Fiat N. 500), in 7'18"8, alla media di kmh. 80 e 196; 2. Giuseppe Lombardi (Püch), 7'20"6; 3. Ugo Barilaro (Fiat N. 500), 7'21"3; 4. Edy Gambel (Fiat N. 500), 7'22"8; 5. Attilio Zuppini (Fiat N. 500), 7'25"1; 6. « Pic » (Fiat N. 500), 7'25"2; 7. Walter Donà (Fiat N. 500), 7' 29"9; 8. Piero Bagnasacco (Fiat N. 500), 7'32"; 9. Giosuè Butti (Fiat N. 500), 7'33"8; 10. Roberto Fusina (Fiat N. 500), 7'34"7.

Classe 700 cc.

1. Arrigo Cocchetti (BMW), in 6' 42"5, alla media di kmh. 87,427; 2. Federico Gualla (BMW), 6'47" e 8; 3. Mario Ranza (BMW), 6'57" e 5; 4. Piero Botalla (BMW), 6' 58"9; 5. Vitale Giroldi (BMW), 7'00"6; 6. Andrea Parodi (BMW), 7'08"1.

Classe 850 cc.

1. Luigi Ogna (Fiat Abarth) in 6' 27"8, alla media di kmh. 90,742; 2. Giobatta Marcon (Fiat Abarth), 6'37"6; 3. Giorgio Bianchi (Fiat Abarth), 6'38"4; G. Carlo Galmazzi (Fiat Abarth), 6'39"4; 5. P. Giorgio Gazzulo (Fiat Abarth), 6'43"3; 6. Piero Palai (Fiat Abarth), 6'49"8; 7. Giovanni Palmieri (Fiat Abarth), 6'54"7.

Classe 1150 cc.

1. Giancarlo Sala (Fiat Abarth 1000), in 6'23"8, alla media di kmh. 91,687; 2. « Cick » (Fiat Abarth 1000), 6'25"6; 3. « Gerry » (Fiat Abarth 1000), 6'25"8; 4. Renato Rota (Fiat Abarth 1000), 6'39"8; 5. Luciana Fontana (Fiat 1100), 6'51"4; 6. Stefano Alquati (Fiat 1100), 7'02"2; 7. Tommaso Menga (Fiat Abarth 1000), 7'05" e 1; 8. Arrigo Milanesi (Innocenti A.), 7'21"9; 9. Galliano Motta (Simca 1000), 7'25"5; 10. Tarcisio Pasotti (Fiat 1100 S), 7'37"3.

Classe 1300 cc.

1. « Raffy » (A.R. Giulietta TI), in 6'21"4, alla media di kmh. 92,265; 2. Giuliano Facetti (A.R. Giulietta TI), 6'24"1; 3. Franco Roccaro (A. R. Giulietta TI), 6'33"3; 4. Giuseppe Giacomini (A. R. Giulietta TI), 6'37"7; 5. Enrico Pinto (A. R. Giulietta TI), 6'38"4; 6. « Ciccio » (Giulietta TI), 6'46"1; 7. P. Giorgio Basilio (A.R. Giulietta TI), 6'47"9; 8. Giuseppe Trombetta (Giulietta TI), 6'57"7; 9. Giancarlo Guerri (A. R. Giulietta TI), 6'58"3.

Classe oltre 1300 cc.

1. Franco Concari (Alfa Romeo 2600), in 6'21", alla media di kmh. 92,362; 2. Paolo Gardi (A.R. Giulia), 6'32"3; 3. Giorgio Bloch (A. R. Giulia), 6'34"9; 4. Leonardo Fioravanti (Fiat 1500), 6'50"; 5. Federico Giunta (A.R. Giulia), 6' 50"4; 6. Giancarlo Rossetti (Fiat 1500), 6'57"3.

CATEGORIA GRAN TURISMO

Classe 700 cc.

1. Gianni Varese (Fiat Abarth), in 6'12"2, alla media di kmh. 94,545; 2. Dino Morazzoni (Fiat Abarth), 6'21"3; 3. Ricciardo Ricci (Fiat Abarth GT), 6'23"5; 4. « Conte » (Fiat Abarth), 6'42"8; 5. Arashi Iama (Fiat Abarth), 6'48"6; 6. Fulvio Sestilli (Fiat Abarth), 7'39"7.

Classe 1150 cc.

1. G. Franco Rovetta (Fiat Abarth), in 5'56"5, alla media di kmh. 98 e 708; 2. « Tiger » (Fiat Abarth), 6'03"5; 3. Pompilio Scantimburgo (Fiat Abarth), 6'13"1; 4. Silvano Stefani (Lancia Appia), 6'15"2; 5. Franco Pigozzi (Fiat Abarth), 6' e 17"; 6. Arduino Becchetti (Fiat Abarth), 6'29"6; 7. « Kangaroo » (Fiat Abarth), 6'30"4.

Classe 1300 cc.

1. Adolfo Tedeschi (Simca Abarth), in 5'44"7, alla media di kmh. 102 e 088; 2. Guido Rava (Simca Abarth), 5'55"3; 3. Nicola Cantù (A.R. Giulietta SS), 6'06"5; 4. Angelo Corio (A.R. Giulietta SZ), 6' 06"8; 5. Ramoino Romano (A.R. Giulietta SZ), 6'07"1; 6. Carlo Cremascoli (A.R. Giulietta SZ), 6' 14"; 7. Roberto Dolfi (A.R. Giulietta SZ), 6'26"6.

Classe 2500 cc

1. « Noris » (Porsche 2000), in 5' 49", alla media di kmh. 100,830; 2. « John Veronesi » (Porsche 2000), 5'59"2; 3. Abramo Zanardelli (Porsche 2000), 6'18"8; 4. Aurelio Ardizzi (Lancia Flaminia), 6'24"; 5. Sandro Servadei (Porsche S. 90), 6'26"1; 6. Alessandro Ferretti (Lancia Flaminia), 6'27"1. 7. Elvio Maria Zanini (Porsche 1600), 6'28"6; 8. « Manuel » (M. G. Spyder), 6'48"1; 9. Claudio Pedicchio (Triumph TR3), 6'50"8; 10. Emilio Costa (Fiat 1500), 7'04" e 3 (fuori tempo massimo).

Classe oltre 2500 cc.

1. Paolo Colombo (Ferrari GTO), in 5'34"4, alla media di kmh. 105 e 232.

CATEGORIA SPORT

Classe unica fino a 2000 cc.

1.Vittorio Venturi (Abarth 1000), in 5'32"4, alla media di kmh. 105 e 866; 2. Gianfranco Stanga (Osca S. 1000), 5'39"1; 3. Enzo Osella (Lotus Osca), 5'58"3; 4. G. Domenico Martini (Abarth 1000), 6'01" e 8; 5. Giorgio Corradi (Osca S. 1000), 6'38"2; 6. Moreno Baldi (Ermini S 2000), 6'39".

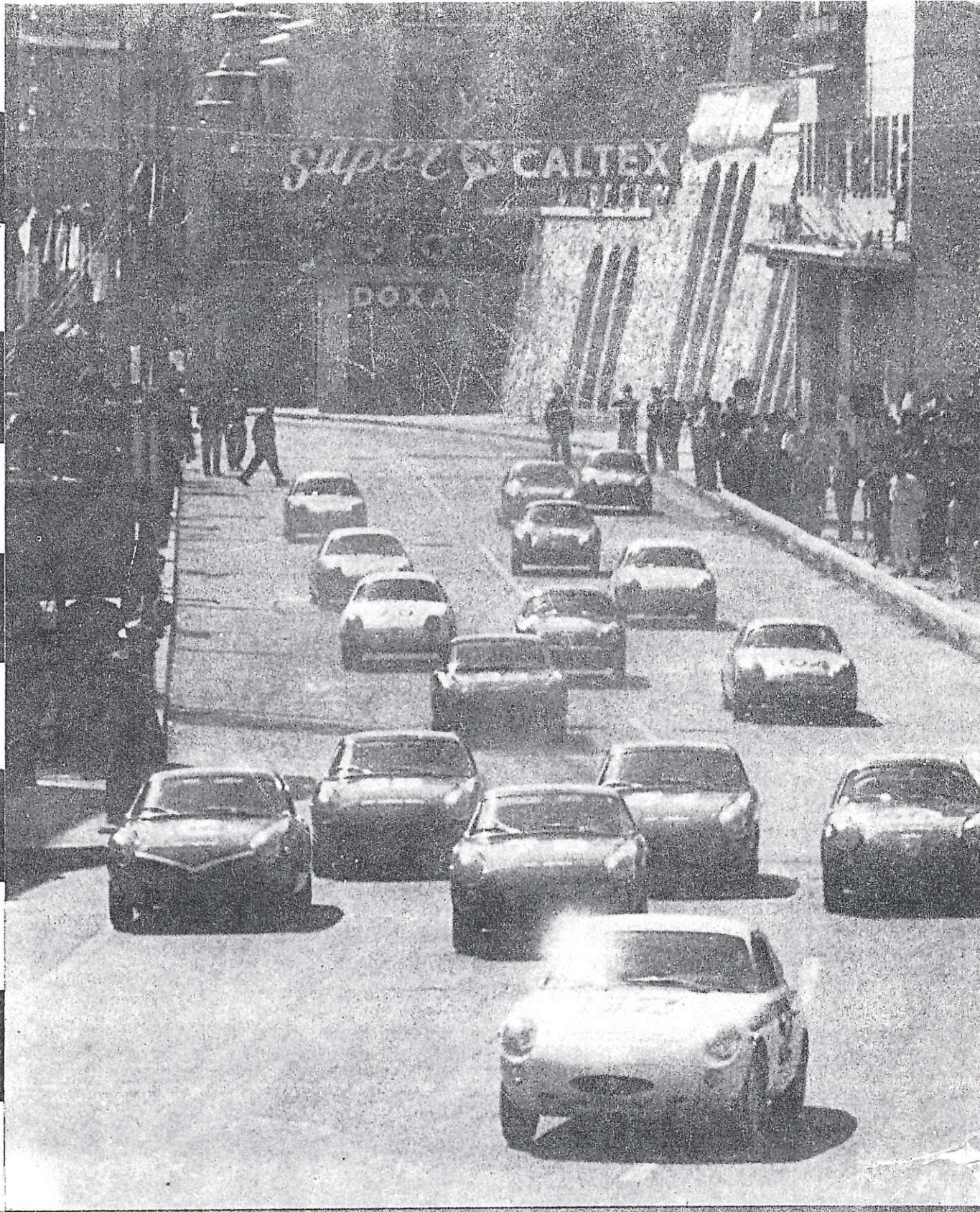
CATEGORIA CORSA

Classe Junior

1. Vincenza Nember (Lotus), in 5' 33"9, alla media di kmh. 105,390; 2. Luigi Ambrosini (Cooper), 5' e 37"; 3. Luigi Malanca (Lotus 20), 5'41"; 4. Luigi Bettiol (Fiat 1100), 5'55"2; 5. Ettore Rovida (Ford Branca) 5'59"4; 6. Sergio Dal Cason (Stanguellini), 6'00"5; 7. Franco Conti (Stanguellini), 6'04"7; 8. Vincenzo Zanini (F.B. Ford), 6'14" e 2; 9. Gianni Veronese (Poggi), 6'42"8; 10. Romolo Baston (Fiat), 6'44"3.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Vittorio Venturi (Abarth 1000); 2. Vincenzo Nember (Lotus junior); 3. Paolo Colombo (Ferrari GTO).



ANNO II - NUMERO 6 ▷ 20 MAGGIO 1962 ◁ UNA COPIA LIRE 2

RASSEGNA QUINDICINALE DI AUTOMOBILISMO SPORTIV

AUTO SPRINT

CIRCUITO DE

CANNOCCHIALE G. T.

Una emozionante competizione che ha avvinto oltre 100.000 spettatori entusiasti

Una giornata indimenticabile per tutti gli appassionati delle quattro ruote e per i patiti che amano vedere il loro sport preferito, ma non per loro soltanto. Finalmente in una cornice splendida di sole, una magnifica vittoria italiana su una vettura italiana. Il 12° Circuito del Garda Coppa Maifredi, Campionato Mondiale Marche G. T. ci ha regalato dopo le recenti magre, un trionfo ed un trionfatore tutto nostro, Ludovico Scarfiotti, per la prima volta alla guida di una macchina dello scorpione, ha condotto una gara bellissima ed accorta costringendo con il suo incalzare entusiasmante Ireland, uno degli assi della Formula Uno a forzare al massimo: questa andatura causava all'inglese al 18° giro un pauroso sbandamento che liberava Scarfiotti, il quale resisteva poi brillantemente al disperato ritorno dell'albionico fino al traguardo. Scarfiotti che era già stato in testa al 10° giro è stato, ci piace dirlo, superiore ad ogni più rosea aspettativa e con la sua condotta di gara, caparbia ed intelligente, ha suscitato l'entusiasmo di tutto il pubblico, che dopo l'andamento delle prove e lo svolgimento delle batterie Junior, era rassegnato ad assistere all'ennesima affermazione di un pilota straniero, se non di una vettura, in quanto questo era impossibile, essendo tutte le vetture presenti in gara, di costruzione italiana. Questo secondo capitolo del Campionato Mondiale Marche è stato scritto dunque con penna e mano italiana e conclusione migliore quindi non poteva avere. Dopo la sconfitta subita nella prima prova a Sebring, le altre marche hanno preferito astenersi per non subire un'altra cocente delusione: l'Austyn, unica vettura in grado, se guidata da Moss, di opporre una valida resistenza alla strapotenza delle vetture torinesi, aveva dichiarato forfait avendo accettato Moss di correre al Garda per i colori della Scuderia S. Ambroeus alla guida di una Abarth 1000. Il gravissimo incidente di Goodwood ha però impedito all'asso britannico di essere presente.

Il pubblico ha quindi votato qui al Garda il suo entusiasmo e la sua passione quando la competizione diventa tale per la partecipazione attiva e positiva di piloti italiani, ancor più che di macchine. Alle spalle dei due battistrada ha duellato accanitamente suscitando l'entusiasmo del pubblico, prima, un quartetto composto dal francese Giuchet, dall'italiano Sigala, (pedina di tutta sicurezza come sempre), dall'americano Thiele e dal giovane Rovetta, un nuovo in questa categoria che ha bene impressionato. Sparito dalla scena Rovetta per guasto, i tre inseguitori hanno ingaggiato un serrato duello che ha vissuto di fasi alterne. Sigala è stato messo sovente in difficoltà dal francese che opponeva strenua resistenza ogni qualvolta il bresciano cercava di passarlo. Un pò più incolore la prova di Thiele, dominatore di molte gare a Monza e perfettamente a suo agio sui mezzi della casa torinese.

Sono terminati nell'ordine alle spalle dei due battistrada. Tripudio finale e meritato trionfo di Ludovico Scarfiotti che con la sua gara esemplare e magnifica ha fatto per un poco vivere i tempi eroici, quando i nostri piloti dominavano incontrastati le scene mondiali. L'organizzazione è stata perfetta e l'entusiasmo e la passione del direttore di corsa Renzo Castagneto ci ha riportato involontariamente a ricordare un'epoca di trionfi e di uomini legati anche alla più grande corsa del mondo, che vorremmo ancora rivivere: la Mille Miglia. Le autorità presenti sul magnifico circuito ricordino cosa può fare questo sport, quando dovranno prendere decisioni. Le corse non si uccidono. I 100.000 spettatori lo hanno chiaramente fatto intendere.

F.S.d.V.

Il vincitore della coppa « Angelo Maifredi » Ludovico Scarfiotti

GARDA

LE DUE GARE:

TROFEO CALTEX - COPPA MAGGI COPPA ANGELO MAIFREDI

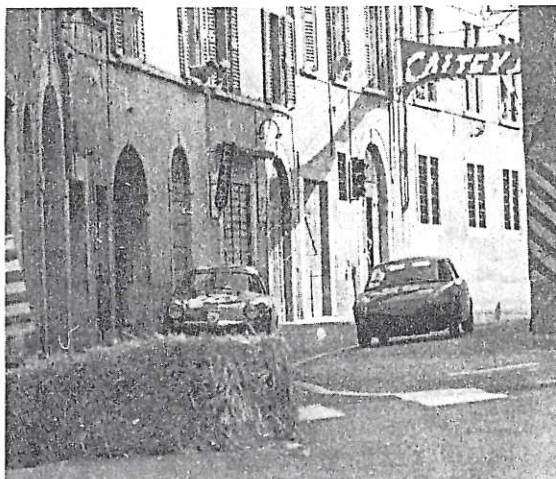
In una cornice fra le più belle d'Europa vive il 12° circuito del Garda. Solo la penna di un poeta riuscirebbe a dare al lettore l'esatta impressione di ciò che si prova al cospetto di tanta bellezza. Il lago, di un celeste cupo, è lo specchio naturale della piccola città di Salò e nelle sue chete acque essa si riflette, raddoppiando lo splendido scenario che la circonda. La primavera, esplosa finalmente in questi caldi giorni, ha ricoperto con i suoi incomparabili colori i dolci declivi e i lussureggianti giardini, che racchiudono nel loro folto, signorili dimore, che paiono create dalla fantasia delle più note scrittrici di romanzi rosa, nei quali stupende fanciulle in « chifonne » violetto, scendono aeree, lunghe scalinate in marmo bianco. Al visitatore che giunge qui parrà impossibile che questa idilliaca quete possa essere turbata: infatti ogni suono, ogni rumore si attenua e si amalgama trasformandosi in musica. In questo scenario ha preso vita il circuito del Garda, assurto quest'anno alla gloria di un tempo e consapevole forse di turbare l'armonia di questi luoghi, ha voluto darci una stupenda giornata di sport.

Sul percorso, già dal mattino, una folla imponente attendeva l'inizio della gara, disponendo in bell'ordine i pacchi contenenti copiose merende. Nella piccola cittadina di Salò tutto era predisposto per l'inizio del 12° circuito del Garda. Il programma comprendeva due batterie (7 giri cadauna) Formula Junior di cui i dieci migliori classificati di ognuna erano ammessi alla finale. Orario: prima batteria ore 10, seconda ore 11,30; intervallo dalle 12,30 alle 13,30 orario di partenza della gara Gran Turismo, valevole per il campionato mondiale marche denominata « Coppa Angelo Maifredi » e della durata di circa tre ore; infine finale formula Junior su otto giri del percorso.

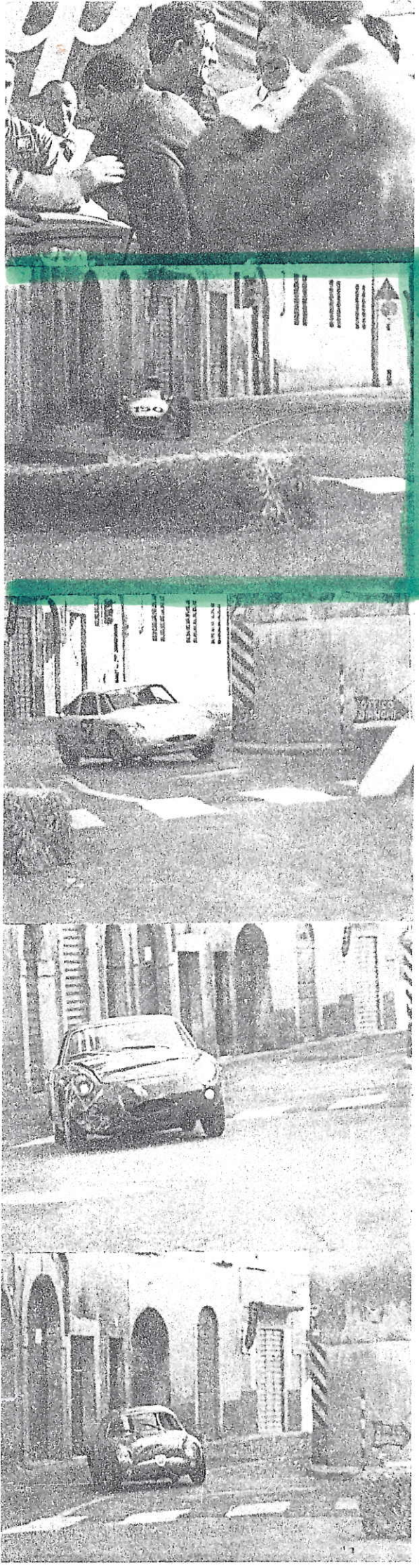
Animatore numero uno di questa manifestazione è l'indomabile Comm. Castagneto che ha trascorso una vita intera fra macchine e corse, dedicando ad esse tutte le sue energie, ed ogni aspirazione. Questo grande entusiasta, è per tutti noi un esempio di tenacia e volontà e con il ringraziamento per la bella giornata vissuta, vorremmo fargli l'augurio più gradito, esprimendo il desiderio di rivederlo presto ancora al timone della più grande corsa del mondo: la Mille Miglia; « la sua, Mille Miglia ».

Ore 10 sono sulla linea di partenza i 14 componenti la prima batteria fra cui vi sono: Siffert (vincitore a Cesenatico), Stanga (miglior tempo nelle prove), « Geki » campione italiano, il debuttante Pasotti (« Pam »), Manfredini, Dari, Poltronieri, Fiordelisi, Cales, De Wech Rolland, Bagnalasta, Bellicolai.

Il via è dato dal direttore di corsa Renzo Castagneto e a quel segnale schizzano: Manfredini Siffert e Stanga al comando della gara, ma Manfredini è tosto lasciato indietro e lo svizzero prosegue tallonato da Gianfranco Stanga deciso a offrire al suo pubblico il meglio di sè. Mentre si avvicina al battistrada e il pubblico



1) Scarfiotti nel passaggio di Gonella — 2) Flavio Sapia dopo un inizio brillante dovrà ritirarsi per fusione del motore — 3) Oddone Sigala protagonista di una « eroica » gara — 4) Geki, a bordo della Lotus di Pasotti, nei primi giri della finale — 5) Moiso e Bellasi impegnati in curva



esulta, ecco che prende la via dei box, ma è solo per togliere un foglio di carta messo a riparo del radiatore. Riprende ancora in seconda posizione. Si è ritirato nel frattempo Geki per rottura del semiasse, ma riprenderà la gara per merito di Pam che rinuncia alla sua prima corsa e gli cede la macchina. Fermo pure Manfredini che tenta di riprendere. Siffert viaggia intanto con due minuti di vantaggio su Stanga che intelligentemente non forza. Terzo è ora « Geki », attardato Cales ai box riprende, ma è tagliato fuori dalle prime posizioni. Fermo al primo giro anche Alberti. Quarto Dari che imperturbabile mantiene la posizione fino alla fine.

Al sesto giro Siffert doppia Fiordelisi e Rolland. Termina al giro successivo primo alla media di 126,451, secondo Stanga a due minuti e diciassette. Lodevole la ripresa di « Geki » terminato terzo.

Breve sosta per permettere l'allineamento della seconda batteria e il giro di ispezione sulla pista, da parte del commissario capo Dott. Conti, a bordo di una Abarth 1300 pilotata dal concessionario di Brescia Renzo Cattini, noto sportivo, gloria e vanto della sua città. Con lieve ritardo sulla tabella di marcia partono i dodici partecipanti alla 2ª batteria che comprende: fra gli altri Hitches, Lo Coco, Boddi, Norinder che alla partenza prende il comando inseguito da Lo Coco e Hitches. Al primo giro Lo Coco si ferma ai box dove rapidamente gli cambiano la molla del gas; quando riparte è in ultima posizione. Si ferma intanto Buondonno e scende sconsolatamente dalla macchina deciso al ritiro (riprenderà poi e sarà penultimo). Sempre al comando Hitches mentre Lo Coco inizia la scalata delle posizioni e a metà gara lo rivediamo in quarta posizione.

Norinder tenta di sorprendere il capo fila, ma l'astuto inglese debitamente « segnalato » accelera leggermente.

All'inizio del settimo giro solo 24 secondi dividono Hitches da Norinder e quest'ultimo deciso a tutto stabilisce il miglior tempo in 7'39" minacciando seriamente il primo. La gara ha termine con la vittoria di Hitches seguito da Norinder,

1) Scarfiotti festeggiato all'arrivo — 2) Norberto Bagnalasta a bordo della misteriosa X — Ines Ireland, qui alla curva dei box, ha condotto per 19 giri — 4) il bresciano Domenico Ogna, termina la gare quale secondo pilota dei figlio Luigi — Alfonso Thiele, la cui macchina è danneggiata dal tamponamento avvenuto nei primi giri.

Boddi, Lo Coco coraggioso con sempre termina al quarto post Ansermoz quinto, Padoan sesto. pubblico già numerosissimo a profitta di questa sosta per cambi re posto e vedere la gara da un'a tra « angolatura ». Noi ne approf tiamo per rifocillarci presso u promettente ristorante locale, n quale non era entrato il clima v loce delle corse e le portate segu vano la sorte delle « batterie »: u all'ora.

Con un'ora di ritardo la gara p attesa, per la varietà di notissi nomi, che saranno alla guida del filanti macchine dello scorpion Presente tutto lo stato maggio della casa torinese. Se la corsa n presenta sorprese per la mar vincitrice, è però un'incognita p ciò che riguarda il nome del vin tore. Nei molti programmi del corsa spiccava al primo posto nome illustre di Stirling Moss, ma campione britannico, che saremm stati orgogliosi d'avere con noi, ricoverato all'ospedale Atkinso Morley di Winbledon dopo l'in dente occorsogli a Goodwood. Son presenti: Innes Ireland, Ludovi Scarfiotti, Alfonso Thiele, Oddo Sigala, Jean Guichet, Gianfran Rovetta, Ermanno Gonella e Be chetti Adriano su Abarth 1000, «Ra fy », Sapia, « Matich », Minen, Ogn Galli, Pessina, Sestilli su Abar 700. Si schierano le macchine al v e su tutte spicca quella bianco lat di Ireland.

Quasi appaiati partono Ireland Giuchet e paiono decisi a non l sciarsi prendere dagli immediati i seguitori: Scarfiotti, Thiele, Sigal Rovetta, Becchetti, Gonella. La lo ta si delinea subito accerrima e tu to il pubblico ne è cosciente, accal randosi via via al passaggio dei co concorrenti.

Sempre al comando l'asso ingl se che, perfettamente affiatato co il mezzo, si scrolla di dosso Gu chet, ma ecco che si fa avanti Sca fiotti che con notevole maestria r sterà per quasi tutta la gara a p chi metri dal capo fila. Altrettan avvincente è la battaglia scatena da Sigala, che riesce ad avere meglio sul classico Thiele e rimar ora alle prese con il francese Gu chet, che si dimostrerà deciso non lasciarsi superare ad ogni c sto; infatti tutti gli sforzi di Sigal gli fruttano solamente tre fuo strada che non riescono però a d marlo. Ottimamente ambienta fra campioni di razza, Gianfran Rovetta resiste nella quinta pos zione. Ormai staccato prosegue G nella, mentre nella classe mino Lado mantiene il comando seguit d'appresso dal bresciano « Raffi » da Minen; sparito intanto Sap

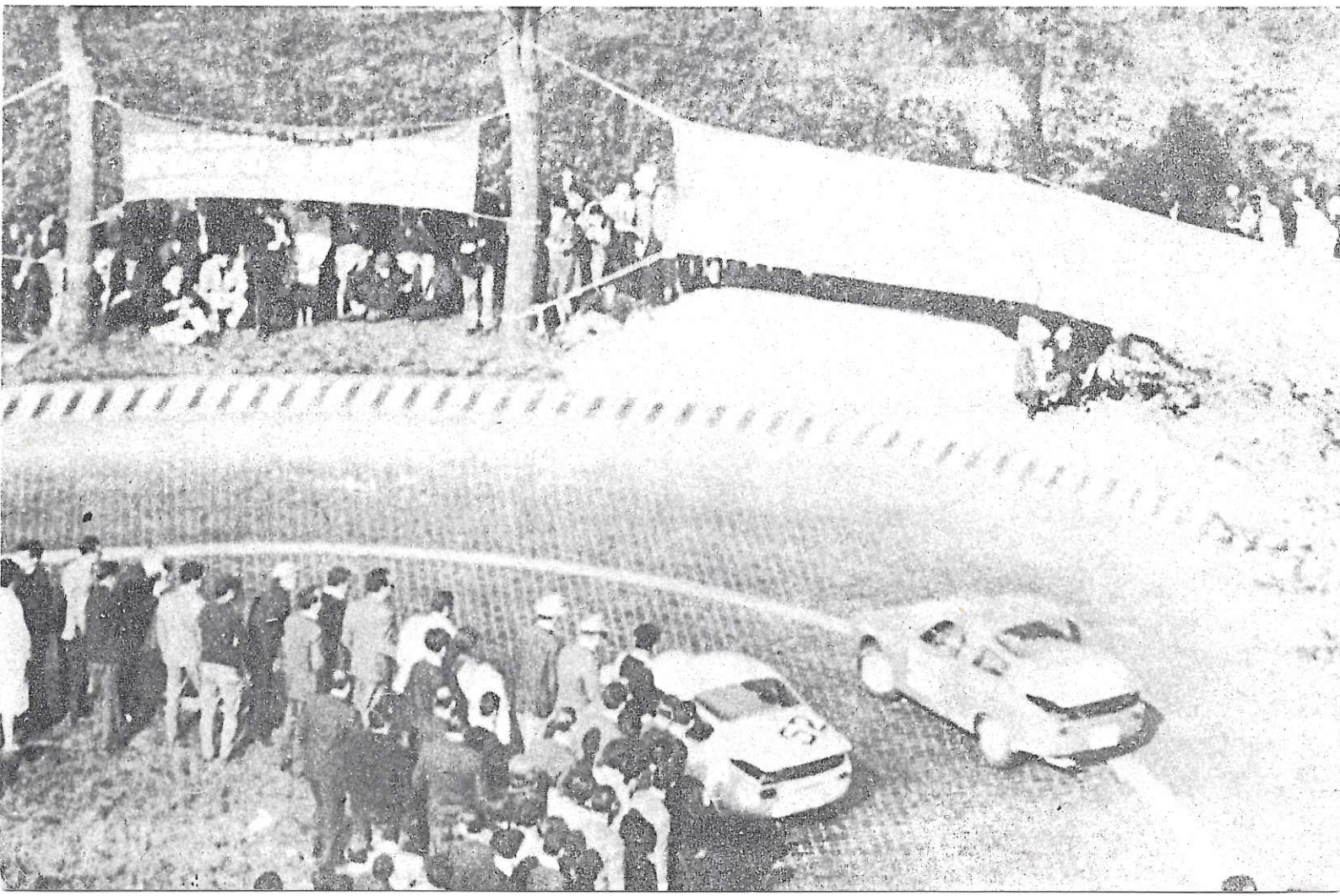
per « fusione integrale » del motore, Ogna si ferma più volte ai box e decide di continuare per spirito sportivo. Scompare Pessina, mentre Galli e Sestilli si contendono la quarta posizione. Nella tribuna delle autorità è comparso l'On Egidio Ariosto, sottosegretario agli Interni accompagnato dal Prefetto. Al decimo giro, a conferma della « vivace » andatura dei primi due troviamo la media sul giro a 120,686 (11° giro di Scarfiotti in 8'09), che è stato al comando brevemente, staccati di oltre due minuti seguono Giuchet, Sigala, Thiele; non passa Rovetta fermo per guasto. Ormai tagliato fuori Gonella, che paga l'errore di aver montato un rapporto sbagliato.

Al tredicesimo giro Scarfiotti porta la media a 120,933 e solo 5 metri lo dividono da Ireland, che è evidente non gradisce questa confidenza, ma nulla può fare contro il marchigiano, che generoso come sempre mantiene il ritmo dell'inglese rispettando l'ordine dei box di « non passare ».

Nella classe 700 le cose si stanno stabilizzando e Lado mantiene a distanza di sicurezza il bresciano « Raffi ». Si ferma per l'ennesima volta Ogna e cede la guida allo sportivissimo padre che, oltre comprendere la passione del figlio, la condivide pienamente. In terza posizione sempre Minen, Galli in quarta, Sestilli in quinta e Ogna buon ultimo. A pochi giri dalla fine si ritira Sestilli e le posizioni rimangono invariate fino al termine che vede Gianni Lado concludere vittoriosamente questa gara, che ha impegnato in egual misura macchine e piloti. Secondo sarà « Raffi » festeggiatissimo dai molti tifosi locali. Terzo Minen a un giro, quarto Galli e chiude la classifica Domenico Ogna.

Nella classe superiore il duello è infuocato, ad ogni giro aumenta la media: 15° giro Ireland in 8'02"8 media 122,278. Sedicesimo giro Scarfiotti 8'01"8 media 122,524, diciassettesimo Ireland in 7'59"1 media 123,229. Il diciottesimo giro ci regala uno Scarfiotti scatenato che in località Tormini supera con autorità Ireland, che mal reggendo « lo scherzo » nel tentativo di resistere, è stato vittima di una testa coda in piena curva. Thiele fermo ai box dal 13° giro racconta sconsolatamente la sua avventura che l'ha portato a proseguire la gara dopo l'urto inziale (appena dopo la partenza) con Giuchet. Finale in tricolore con la bella vittoria di Scarfiotti che ha relegato al secondo posto l'irriducibile Ireland. Terzo il francese Giuchet, quarto Sigala dopo una gara accanita che gli ha anteposto un Giuchet deciso a tutto. Quinto Adriano Becchetti per nulla turbato dalla sarabanda vissuta. Sesto l'imperturbabile Ermanno Gonella. Festeggiatissimo il vincitore che commosso rispondeva alle molteplici domande dei cronisti e dei tecnici della Casa dello scorpione, mentre un solerte questurino con tono mussoliniano gli intimava di lasciare immediatamente la pista. Ancora una volta abbiamo constatato che mentre la maggior parte degli addetti all'ordine pubblico esplica il proprio lavoro con intelligenza ed educazione, quale un altro reagisce ad una settimana di « signorsi »; autonominandosi Napoleone dell'ordine sul campo e in virtù di tale autonomina dare sfogo ad una cattiva educazione mal repressa dalla divisa. Mentre l'aria « serotina » si fa pungente, partono le venti Junior per la finale del Trofeo Caltex Coppa Aimo Maggi. Passa immediatamente a condurre lo svizzero Siffert, tutto fa prevedere che la gara sarà un suo monologo. Lo seguono Hitches che porta a ruota Norinder, Stanga, Lo Coco. Leggermente staccati li seguono Geki, Dari, Bellasi, Moi-

Scarfiotti all'esterno supera Ireland; sarà la vittoria per l'italiano



Minen classificato al 3.o posto

so, Boddi, Padoan, Poltronieri, Rossetti, Cianfriglia, Rolland, Fiordelisi e gli altri. Al secodo giro transita con notevole vantaggio Siffert, ma nel giro seguente si ferma ai box, ed ogni tentativo di riprendere la gara risulta vano, essendo il motore danneggiato da una perdita d'olio. Beneficiario di questo ritiro è pertanto il paffuto Hitches che ha via libera, vanamente tallonato da Lo Coco, che scatenato tenta di insidiarlo. Perfettamente calmi li seguono Stanga, Norinder e Geki. Al quarto giro l'inglese forse non troppo tranquillo decide di aumentare il distacco da Lo Coco e stabilisce il giro più veloce in 7'26"9 alla media di 132,110 battendo il record del circuito stabilito da Siffert lo scorso anno in 7'27. Norinder tenta di minacciare Lo Coco saldamente piazzato al posto d'onore, ma viene a sua volta attaccato da Stanga. Si sa intanto che Manfredini, mentre transitava in prossimità di Salò, perdeva la ruota posteriore sinistra e riusciva a fermarsi senza gravi danni.

Geki cede la guida a Pasotti. Al settimo giro Norinder è al secondo posto, mentre Lo Coco si ferma ai box con il motore fumante. Riparte immediatamente, ma a nulla vale la sua tenacia: il motore lo lascierà sul percorso con la triste amarezza d'aver ceduto ancora una volta alla sfortuna. Passa perciò in terza posizione Gianfranco Stanga che conclude una gara condotta con criterio. Una menzione a parte meritano tutti quei concorrenti che occupano gli ultimi posti in classifica, che sempre devono lottare con avversari che hanno a loro disposizione mezzi nettamente superiori e a nulla vale il loro coraggio, che li porta a fare una gara a parte nettamente staccati dai primi. Sono passate da un pezzo le 19 quando lasciamo stanchi la pista, mentre il Comm. Castagneto con gli occhi colmi di lacrime saluta i concorrenti che hanno dato vita a questo XII circuito del Garda.

★

CLASSIFICA

Classifica finale della **Coppa MAIFREDI** valevole per il campionato mondiale marche gran turismo:

1. **Scarfiotti Ludovico** (Abarth 1000) in 2.35'45"7, media Km. 120,030; 2. Ireland Innes (Abarth 1000) in 2.36'05"4, media Km. 119,777; 3. Guichet Jean (Abarth 1000) in 2.38'15"4, media Km. 118,137; 4. Sigala Oddone (Abarth 1000) in 2.40"37"4, media 116,396; 5. Becchetti A. (Abarth 1000) in 2.38'31"9 a un giro; 6. classe 700, a un giro; 7. Rahn (Abarth 700) in 2.44'26"1 a un giro, 2ª classe 700; 8. Gonella (Abarth 1000) in 2.36'47"5 a due giri; 9. Minen classe 700 in 2.41'20"3; 10. Galli (Abarth 700) in in 2.46'20" a cinque giri.

Giro più veloce il 17° di **Ireland** in 7'59"1 alla media di Km. 123.229.

Classifica della Iª batteria (giri 7 pari a Km. 114,800):

1. **Siffert Joseph** (Lotus) in 54'59"2, media Km. 126,451; 2. Stanga G. Franco (Osca) in 57'18" media Km. 120, 209; 3. Pasotti Marsilio (Lotus) in 59'01" media Km. 116,712; 4. Dari Franco (Lola) 1.00'45"3 media Km. 113,332; 5. Fiordelisi R. (Taraschi) in 55'35"6 a 1 giro; 6. Rolland Andrè (Stang.) in 56'12"4 a 1 giro; 7. Cales Jacques (Stang.) in 59'23"7 a 1 giro; 8. Bagnalasta N. (Dagrada L.) in 1 00'13"8 a un giro; 9. Poltronieri M. (Wainer) 1 03'07"8 a 1 giro; 10. De Weck Rudolf (Lotus) 1.00'58" a 2 giri; 11. Manfredini Cor. (Wainer) 1 02'41"1 a 2 giri; 12. Bellicolai (De Sanctis) 1 06'08"2 a 3 giri.

Il giro più veloce: il 3° di **Siffert** in 7'42"8 media Km. 127,571.

Classifica della seconda batteria giri 7 Km. 114,800

1. **Hitches David** (Lola) in 55'16"8 media Km. 124,601; 2. Norinder (Lotus) in 55'22"3 media Km. 124,395; 3. Boddi (Cooper) in 56'04"2 media Km. 122,846; 4. Lo Coco (Fiat Branca) in 57'10"9 media 120,458; 5. Ansermoz (Lotus) in 59'22"2 media Km. 116,018; 6. Padoan (De Sanctis) 1 00'40" media Km. 113,538; 7. Moiso (Stanguellini) 1 00'47"2 media Km. 113,308; 8. Rossetti (Lotus) 1 02'38"2 9.. Bellasi (Lotus) in 1.03'10"1; 10. Cianfriglia (Stanguellini) in 55"42"5 a 1 giro; 11. Buondonno (Stanguellini) in 57'50"6 a 1 giro; 12. Hubert (Lotus) in 58'25"8 a 1 giro.

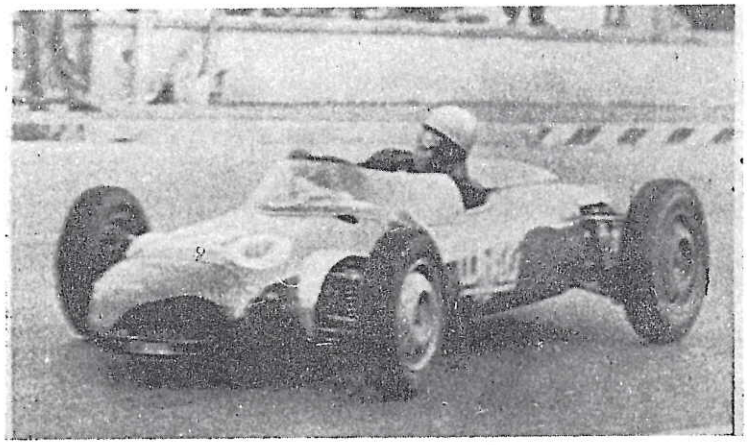
Il giro più veloce il settimo di **Norinder** in 7'39" alla media di Km. 128,627.

Classifica finale del Trofeo **Caltex Coppa Maggi**

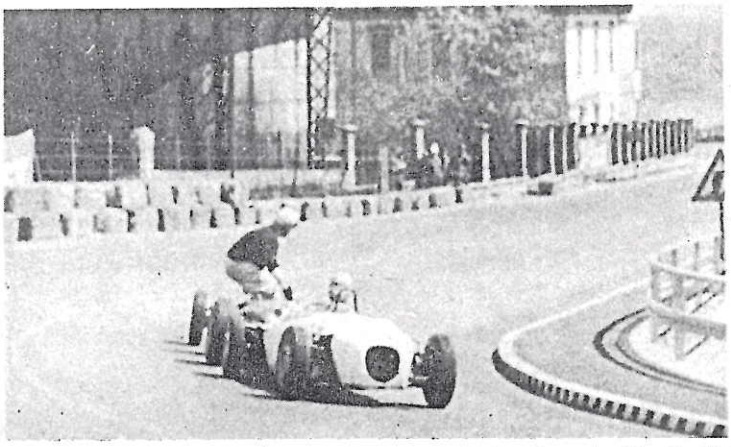
1. **Hictches** (Lola) 1 01'22" media Km. 128,278; 2. Norinder (Lotus) 1 02'25"5 media Km. 126,106; 3. Stanga (Osca) 1 03'53"7 media Km. 123,205; 4. Boddi (Cooper) 1 05'07"8 media Km. 120,865; 5. Pasotti-Geki (Lotus) 1 05'26"8 media Km. 120,281; 6. Dari (Lola) 1 06'05"7 media Km. 119,104; 7. Bellasi (Lotus) 1 06'50"1; 8. Moiso (Stanguel) 1 07'27"8; 9. Padoan (De Sanctis) 1 08'05"7; 10. Poltronieri (Wainer) 1 09'07"4; 11. Rossetti (Lotus) 1 10'00"7; 12. Cianfriglia (Stan.) 1 02'05" a 1 giro; 13. Rolland (Stang.) 1 03'59'1 a 1 giro; 14. Fiordelisi (Taraschi) 1 05'39" a 1 giro; 15. Bagnalasta (Dagrada) 1 08'43"9 a 1 giro.

Partiti 20, ritirati 5.

Il giro più veloce: il quarto di **Hictches** in 7'26"9 media Km. 132,110.



Lo Coco. Ancora una volta sfortunato protagonista con la Branca



Manovra a spinta fra Mario Poltronieri e Corrado Manfredini

Classe da 1300 fino a 1600 cmc.

104	« Mec »	Fiat 1500	12,26
105	Fioravanti Leonardo	Fiat 1600	12,27
106	X	X	12,28

Classe da oltre 1600 a 3000 cmc.

107	Cabella Luigi	L. Flaminia 3000	12,31
108	Salvetta Renato	A. Romeo 1900	12,32
109	Giuliani Luciano	A. Romeo 1900	12,33
110	Gardi Paolo	L. Flam. Z. 2500	12,34
111	Bloch Giorgio	Fiat 2300	12,35
112	X	X	12,36
113	« Rally » BORGOMI SANDRO	X	12,37

CATEGORIA GRAN TURISMO

Classe fino a 700 cmc.

114	Bonomi Marino	Abarth 700	12,39
115	« Matici »	Abarth 700	12,40
116	Varese Gianni	Abarth 700	12,41
117	Minen Achille	Abarth 700	12,42
118	X	X	12,43
119	Zanotti Federico	Abarth 700	12,44
120	Picchetti Maurizio	Abarth 700	12,45
121	« Felice » MOZZETTI CLAUDIO	Abarth 700	12,46
122	Capra Girolamo	Abarth 700	12,47
123	X	X	12,48
124	Ogna Domenico	Abarth 700	12,49
125	Sestilli Fulvio	Abarth 700	12,50
126	Orengo Sergio MATTEOTTI 106	Abarth 700 SANDRO	12,51
127	Scimone Antonio	Abarth 700	12,52
128	X	X	12,53

Classe da 700 a 1000 cmc.

129	Sigala Oddone	Abarth 1000	12,56
130	« Oscar - B »	Abarth 1000	12,57
131	« Tiger »	Abarth 1000	12,58
132	Gonella Ermanno	Abarth 1000	12,59
133	Scotti Rino	Abarth 1000	13,00
134	X	X	13,01
135	Scantiburgo Pompilio	Abarth 750	13,02
136	X VIA S MAGNO 61	INCX 6	13,03
		GENOVA QUARTO	

Classe da 1000 a 1150 cmc.

137	Bagnasacco Ugo	L. Appia 1150	13,05
138	Gnutti Vito	L. Appia 1150	13,06
139	Stefani Silvano	L. Appia Z 1150	13,07
140	Mazzetti Aldo	L. Appia Z 1150	13,08
141	TARANTINO ARNALDO	X	13,09
142	Savini Renato	L. Appia Z 1150	13,10
143	« Esse - E »	L. Appia Z 1100	13,11
144	Patria Gianfranco	Lancia 1100	13,12
145	X	X	13,13

Classe da 1150 a 1300 cmc.

146	Rovetta Gianfranco	Giulietta S. Z.	13,16
147	« GHEDINI VITTORIO LUXEMBURG S.A.	Giulietta S. Z.	13,17
148	Cella Leo	Giulietta S. Z.	13,18
149	Rigano Giovanni	Giulietta S. Z.	13,19
150	Rebaudi Giuseppe	Giulietta S. Z.	13,20
151	Carnovali Massimo VISANI	Giulietta S. Z. 9	13,21 M1
152	Degl'Innocenti Cesare	Giulietta S. Z.	13,22
153	Becchetti Giuseppe	Giulietta	13,23
154	X	X	13,24
155	Baldini Luigi	Giulietta	13,25
156	Cremascoli Carlo	Giulietta S. Z.	13,26
157	Pasotti Aristide LUMEZZANE S. A.	Giulietta AS	13,27
158	Peraro Martino	Giulietta S. Z.	13,28
159	Lanzini Rocco	Giulietta	13,29
160	X	X	13,30
161	Pigozzi Francovic VENEZIA	Giulietta 262 BS	13,31
162	Galli Luciano	Giulietta S. Z.	13,32
163	Perani Paolo VIE VENEZIA 44	Giulietta S. VBS	13,33
164	Rava Guido	Giulietta S. Z.	13,34
165	Caffi Nello S. ROCCHINO 163	Giulietta S. ZBS	13,35
166	Croci Carlo	Giulietta S. Z.	13,36

Classe da oltre 1300 a 2500 cmc.

167	Stanga Gianfranco	Osca 1600	13,38
168	Noris	Porsche C. 1600	13,39
169	Wühl Carlo	Porsche C. 1600	13,40
170	« Conte » CAMPANINI	Porsche C. 1600	13,41
171	X CIRCOL PAOLO	X	13,42
172	Gasparini Sergio	Porsche	13,43
173	Porta G. Paolo	M. G. 1600	13,44
174	Gnazoli Pierantonio	Sprint 1900	13,45
175	BUFFOLI GIANFRANCO	X	13,46
176	Bonomi Marsilio	Porsche 1600	13,47

Classe da oltre 2500 a 3000 cmc.

177	Lualdi Gabardi Edoardo	Ferrari 3000	13,52
178	Paco Ada	F. Beretta 2500	13,54
179	Bonetta G. Franco	Ferrari 3000	13,56
180	« S »	Ferrari 3000	13,58
181	Desorti Bruno	Flaminia 2500	14,00
182	X	X	14,02
183	Zanardelli Pierluigi	Ferrari Ol. 2000	14,04

CATEGORIA CORSA FORMULA « JUNIOR »

1	184 « Pam »	Lotus 1100	14,08
2	185 Alberti	De Tomaso	14,09
3	186 Rovida Ettore	Fiat Branca 1100	14,10
4	187 Paiola Aldo VOLTA 17 BS	W. M. 1100	14,11
5	188 « Coggianaja »	Lotus 22	14,12
6	189 Pellini Dario	Fiat Branca 1100	14,13
7	190 Benzoni Angelo	Fiat Stang. 1100	14,14
8	191 Piccini Giuseppe	Fiat Stang. 1100	14,15
9	192 « Gas » PANINI Sergio	Foglietti PAVIA 21	14,16 30 M1
10	193 Zanini Enzo	F. B.	14,17
11	194 « Poker »	Ford Branca 1100	14,18
12	195 Franchi Carlo	Weiner	14,19
13	196 X	X	14,20
14	197 Marzani Antonio PREMUDA 15	Volpini MILANO	14,21
15	198 Calmonte Renzo VELO 8	BASSANO CLUB	14,22
16	199 De Adamich Andrea VILLA	Fiat Triv. 1100	14,23
17	200 X	LUCETTA X VICENZA	14,24
18	201 Vento Giuseppe	Wainer	14,25
19	202 Rubbiani Romano	Fiat RR 1100	14,26
20	203 Rossi Ugo	Fiat Branca 1100	14,27
21	204 Cremaschini TOSIO 27	BREGCIA	14,28
22	205 « G. B. »	X	14,29
23	206 X NEMBER	X	14,30