

# SPORT GRAN TURISMO E POLITICA DOPO LE MANS

*Con la splendente vittoria alla "24 Ore", di Le Mans  
la Ferrari conquista il Campionato Mondiale 1961*

Con la clamorosa vittoria conquistata a Le Mans dalla Ferrari, la disputa del Campionato Mondiale per Marche 1961 è finita con la meritatissima affermazione della marca di Maranello che, ancora prima della quinta e ultima prova titolata che si disputerà a Pescara nel prossimo agosto, ha la certezza di aver confermato, e questa volta in modo inequivocabile, il suo titolo dello scorso anno.

E' inteso naturalmente che la corsa di Pescara è indispensabile agli effetti dell'assegnazione del titolo, poichè, anche a risultato acquisito, rimane l'obbligo del numero minimo di cinque prove perchè un titolo mondiale possa essere assegnato.

La conquista è stata fatta in grande stile: infatti le rosse Ferrari, nonostante il tempo non fosse sempre buono, hanno superato largamente il record che rimaneva imbattuto fino dal 1957 e hanno vinto anche fra le « Gran Turismo » con una macchina privata che ha addirittura superato la media della vettura trionfatrice assoluta nel 1960.

Sono queste le premesse che dovrebbero sgombrare il campo dai dubbi che ancora sussistono e che sono alimentati da certa stampa, sulla opportunità per gli organizzatori di Le Mans e di altre grandi corse, di optare per il « Gran Turismo » nel 1962 come è prescritto per le prove mondiali dalla C.S.I.

La prova spettacolosa della Ferrari G.T., piazzatasi al 3° posto assoluto dietro due vetture Sport ufficiali della stessa marca e davanti ad altre poderose macchine Sport come la Maserati 12 cil. e le Porsche, dimostra che una corsa riservata alle sole G.T. non perderebbe nulla della sua classe. Infatti le G.T. attuali sono poco distanti dalle Sport più progredite ufficiali, più resistenti e quindi capaci di alimentare una competizione per lungo tempo senza cedimenti clamorosi, e capaci di battersi anche per le migliori piazze assolute senza debolezze. Lo prova anche la formidabile corsa di Moss con una Ferrari G.T. di serie, fino a quando fu in gara.

A nostro parere, la corsa di Le Mans e soprattutto i suoi risultati provano come in fatto di regolamentazioni anche i parabrezza veri ed efficaci (come voluti sul G.T.) non sono quegli spauracchi che i corridori continuano a dire. Naturalmente, purchè siano ben studiati ed efficaci. La Ferrari G.T., che ha corso ad oltre 177 Km. di media ed ha anch'essa affrontato la pioggia, aveva un parabrezza rego-

lare e di quelli « che ci si guarda attraverso ». La stessa Maserati Sport, ossia la macchina che più di ogni altra aveva scandalizzato i puristi per i suoi parabrezza regolamentari ma fantasiosi e inefficaci usati fino ad oggi, aveva montato dei parabrezza del tutto normali e in cristallo infrangibile.

Le Mans ci dice ancora una volta che la verità sta nell'insistere sui parabrezza veri ed efficaci e soprattutto nell'imporre il materiale come lo prescrive il codice. L'esperienza della Maserati e la sua conversione, sono la prova migliore della realtà della tesi.

Le Mans ha virtualmente chiuso la disputa mondiale 1961 che dovrebbe essere anche l'ultima per le vetture sport. Siamo convinti che la corsa di Le Mans 1962, con le Ferrari G.T., oggi insuperabili, ma domani minacciate dalle Jaguar E., dalle Aston Martin che ricercano una forma ancora lontana, dalle Chevrolet e dalle altre marche minori ma di gran nome, sarà altrettanto interessante se non addirittura di più, per i motivi tecnico-commerciali indubbiamente molto più attraenti di quelli che potessero mettere sul tappeto delle vetture strettamente imparentate con le attuali Grand Prix e lontanissime (almeno per molto tempo) dalla produzione corrente.

Si dice che le vetture Sport, perchè aperte e rumorose, fanno più « spettacolo » delle G.T. chiuse. Ebbene, chi vieta alle G.T. di avere una carrozzeria aperta? Chi vieta alle G.T. di fare rumore quanto le Sport (le prescrizioni per i silenziatori sono le stesse per le due Categorie e sono molto elastiche...) e anche più?

Nè le Ferrari, nè le Maserati, nè le Porsche, ossia le macchine Sport più titolate, hanno fatto uso del famoso « taglio » ammesso dalla C.S.I. e questo prova che non era necessario fare una concessione di questo genere a metà stagione.

## LA C.S.I. E I CORRIDORI

La « 24 Ore » di Le Mans, come tutte le massime competizioni, ha evidentemente anch'essa delle conseguenze importanti per la politica avvenire della C.S.I. la quale ha già da occuparsi della presa di posizione dell'associazione corridori presieduta da Moss.

Infatti, in occasione del G.P. d'Olanda e solamente otto giorni dopo la sua nascita, la associazione piloti G.P., per bocca del suo presidente Moss, ha fatto delle precise pro-

poste alla C.S.I. criticando al tempo stesso delle disposizioni di sicurezza fatte a Montecarlo (se pure velate da congratulazioni a Chiron) e offrendo la sua collaborazione.

La C.S.I. ha indubbiamente creato un precedente, ammettendo e riconoscendo il Gruppo Costruttori con i quali ha intavolato rapporti diretti e quindi non si può accusare la C.S.I. di avere messo tutti di fronte ad un fatto nuovo, riconoscendo « de facto » se non « de jure » l'associazione giovanissima di Moss, come appare dalla circolare che il presidente Pérouse ha diramato ai suoi membri. Rimane tuttavia il dubbio sull'opportunità di un così pronto riconoscimento effettivo, prima di sapere se veramente la nuova associazione è davvero rappresentativa e non solamente limitata a determinati interessati.

Una collaborazione leale, limitata nella sua portata, dimensionata dalla prassi legalitaria normale, non può che essere efficace se sarà, come dovrebbe essere per definizione, fatta da esperti specifici in un campo determinato. Moss chiede dei Commissari di percorso internazionali e su questo terreno lo seguiremmo volentieri, date le carenze da noi stessi spesso denunciate, chiede certe norme di sicurezza, e questo può essere discusso dai tecnici, spezza una ennesima lancia contro le piste sopraelevate (e noi lo comprendiamo) e finalmente vuole immettersi nella C.S.I. (o quanto meno lo fa capire) e allora non siamo con lui e pensiamo che tocchi alle autorità nazionali e internazionali di vedere chi debba o non debba far parte di diritto della C.S.I.

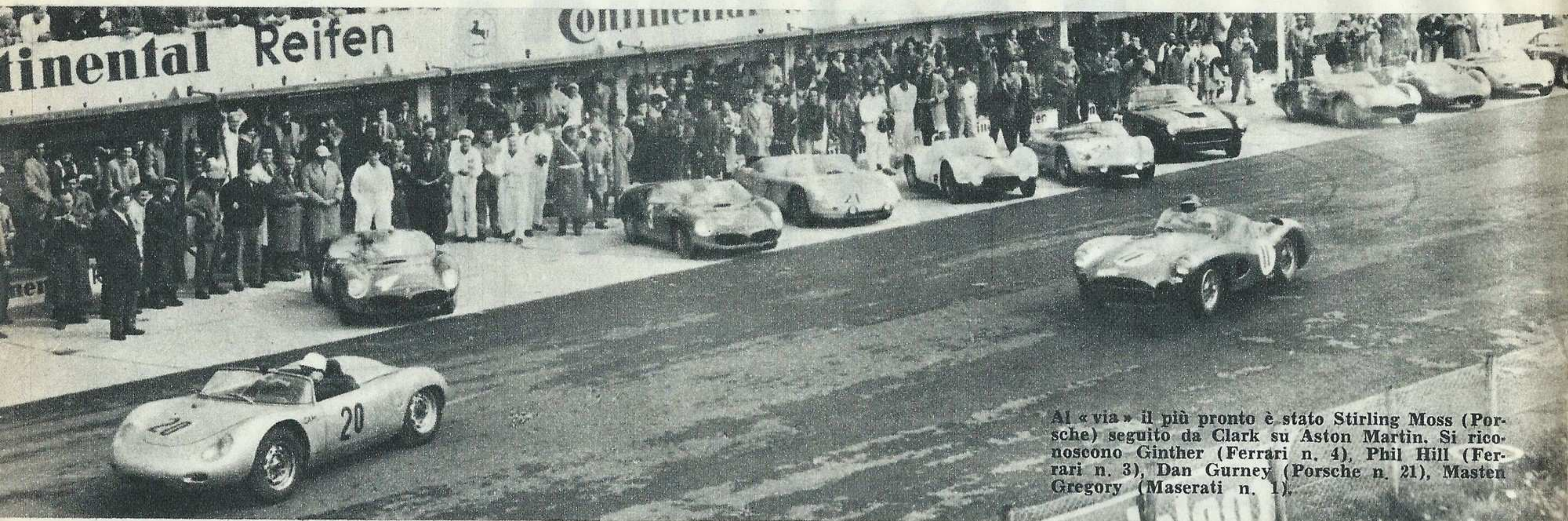
Come già in altre occasioni, anche questa volta la Federazione Internazionale Motociclistica sembra aver già superato l'analoga situazione nel suo settore, invitando alle sue assise autunnali, in una speciale seduta di Commissione Sportiva, i Campioni Mondiali perchè dicano tutto quanto vogliono in fatto di corse e di regolamenti. Da questi contatti si sono avuti ottimi risultati e non per questo i corridori sono stati immessi ufficialmente nell'ambito delle gerarchie.

Perchè non fare la stessa cosa? Del resto la C.S.I. ha già in passato seguito con profitto le vie della F.I.M., come ad esempio in fatto di punteggi e sistemi di attribuzione del Campionato Mondiale, impiego del carburante normale, ecc. e lo potrebbe fare una volta di più. Varrebbe la pena di provare.

GIOVANNI LURANI



# LA MASERATI CON MOTORE ANTERIORE VITTORIOSA NELLA «TERZA» DEL MONDIALE COSTRUTTORI



Al «via» il più pronto è stato Stirling Moss (Porsche) seguito da Clark su Aston Martin. Si riconoscono Ginther (Ferrari n. 4), Phil Hill (Ferrari n. 3), Dan Gurney (Porsche n. 21), Masten Gregory (Maserati n. 1).

## “DÉBÂCLE” DEI FAVORITI ALLA «1000 KM.» DEL NÜRBURGRING

*Pur battuta al Nürburgring la Ferrari guida con un certo margine la classifica del Campionato del Mondo Marche*

**D**opo le vittorie della Ferrari alla «12 Ore» di Sebring e alla Targa Florio, tutti coloro che si attendevano di assistere alla «1000 chilometri» del Nürburgring a un altro confronto tra la casa di Maranello e la Porsche, hanno subito una grossa delusione. Infatti proprio quella Maserati «2800» a motore anteriore, che forse gli stessi costruttori del tridente si ostinano a considerare come superata a favore della nuova versione a motore posteriore e che tutti indistintamente i commenti della vigilia davano come «comparsa», si è imposta sul circuito del Nürburg, dopo una corsa condotta per

molti giri sempre nelle prime posizioni e dopo metà corsa autoritariamente al comando, quando i favoriti, sopraffatti da imponderabili guasti, hanno incominciato a cedere le armi.

Ed è stata una vittoria — bisogna riconoscerlo — che non può assolutamente essere imputata a sfortuna degli altri e fortuna della vettura modenese, dato che il Nürburgring è forse il più completo e più difficile circuito del mondo, sul quale più che la classe del pilota, viene messa in evidenza la solidità delle vetture. Indubbiamente il circuito del Nürburg riveste un grande interesse spetta-

colare, ma è sul piano tecnico che questa gara deve essere commentata. I 22 chilometri del tracciato infatti sono un insieme di tutte quelle difficoltà che servono a far lavorare in modo continuo tutti gli organi di una vettura: i lunghi rettilinei impongono ai motori un ritmo esasperante, le curve a raggio variabile sollecitano i freni, il cambio e le sospensioni, le ripide discese richiedono freni perfettamente efficienti, il carosello e i cambiamenti immediati, sensibili e improvvisi di fondo sottopongono sospensioni e la stessa carrozzeria a un lavoro sfibrante. Su di un circuito con queste caratteristiche è logico



quindi che soltanto una vettura solida, veloce, ben frenata possa aspirare al successo. Prerogative queste che non possiamo affermare siano patrimonio delle *Ferrari* e delle *Porsche* « edizione 1961 », le quali hanno rivelato una grande fragilità negli organi maggiormente sollecitati; il perchè di questo almeno nelle *Ferrari* « 2400 cc. » a motore posteriore deve essere ricercato nel fatto che esse derivano da un modello Grand Prix, la qual cosa conferisce loro un rapporto peso/potenza oltremodo favorevole (e quindi delle accelerazioni formidabili) ma anche una maggiore delicatezza.

Se un commento iniziale possiamo subito fare sulle prestazioni delle *Ferrari* e delle *Maserati*, dobbiamo per ambedue queste case dire che troppo affrettatamente — a nostro avviso — si è abbandonata la soluzione del motore anteriore a favore di quello posteriore. Infatti sia nell'un campo che nell'altro, le vetture che sono riuscite a giungere alla fine indenni da guai o da guasti sono state proprio quelle con motore anteriore e precisamente la *Maserati* « 2800 » di Gregory-Cassner (prima assoluta) e la *Ferrari* « 3000 » dei fratelli Rodriguez (seconda assoluta). Le due case modenesi in altre parole avrebbero dovuto almeno per quest'anno puntare sulle già collaudate macchine a motore anteriore, lasciando a quelle con motore posteriore di svolgere un ruolo di riserva, dato che le prime rappresentano una sicurezza e invece le seconde possono dare ancora luogo



I vincitori sul podio della premiazione. A sinistra Cassner e a destra Masten Gregory.

soprattutto in frenata e nel momento di abbandonare una curva. Pensiamo che più che a un difetto di sospensioni, ciò sia dovuto in una errata distribuzione dei pesi, che soprattutto in una vettura a motore posteriore acquista importanza fondamentale.

Dobbiamo però anche dire che la vittoria della *Maserati* è stata raggiunta grazie a un insieme di circostanze favorevoli che hanno favorito la vettura del tridente, « vittoria » che forse non sarebbe stata possibile solo che sulla vettura di *Ferrari* a motore ante-

Per quanto riguarda le *Porsche* l'aumento di potenza nei motori di « 1700 cc. » ha portato come conseguenza a una maggiore fragilità negli organi motore, tanto che le sport affidate a Moss-G. Hill, Bonnier-Gurney e Barth-Hermann hanno ceduto proprio tutte per guasti al motore. Pensiamo quindi che se anche la casa di Stoccarda studierà una migliore profilatura o altri accorgimenti, la differenza di cilindrata e di potenza sarà sempre un handicap su circuiti nei quali la media sia superiore ai 115-120 Km/h. Ha invece impressionato la *Porsche* « Carrera » alla cui guida si sono alternati prima Linge e Greger e poi Moss e Graham Hill, che dotata di motore di 1700 cc., di freni a disco ma di una carrozzeria di serie ha fatto molto meglio di altre vetture veramente sport. Sempre nel campo della *Porsche*, hanno fatto miracoli le Gran Turismo « 1600 » con carrozzeria disegnata da Abarth e costruita da Motto di Torino. Oltre a vincere la loro classe, sono riuscite a conquistare anche il sesto e settimo posto assoluto.

Sempre per rimanere nel commento alle prestazioni delle vetture dei « tre grandi »

Lungo il tracciato, la *Ferrari* « 2400 » a motore posteriore pilotata da Ginther. Si classificherà al terzo posto assoluto.



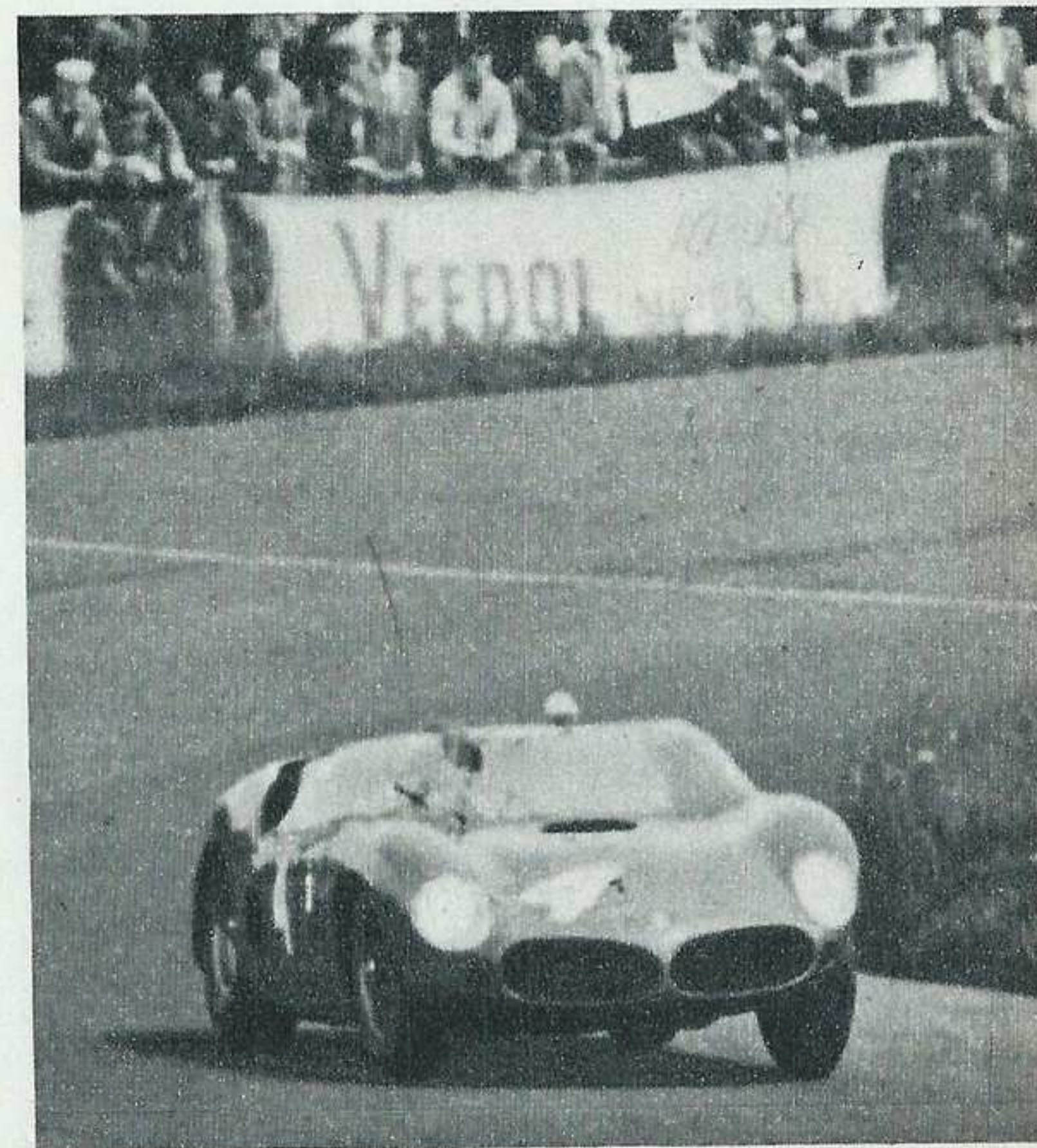
Sfreccia sul rettilineo davanti alle tribune la *Maserati* « 2800 » a motore anteriore vincitrice della corsa, alla cui guida è Masten Gregory.

### CAMPIONATO INTERNAZ. MARCHE

Marca	25 - 3 12 ore di Sebring	1 - 5 Targa Florio	28 - 5 1000 Km. Nürburgring	Punti
1° Ferrari	8	8	6	22
2° Maserati	—	3	8	11
3° Porsche	1	6	1	8

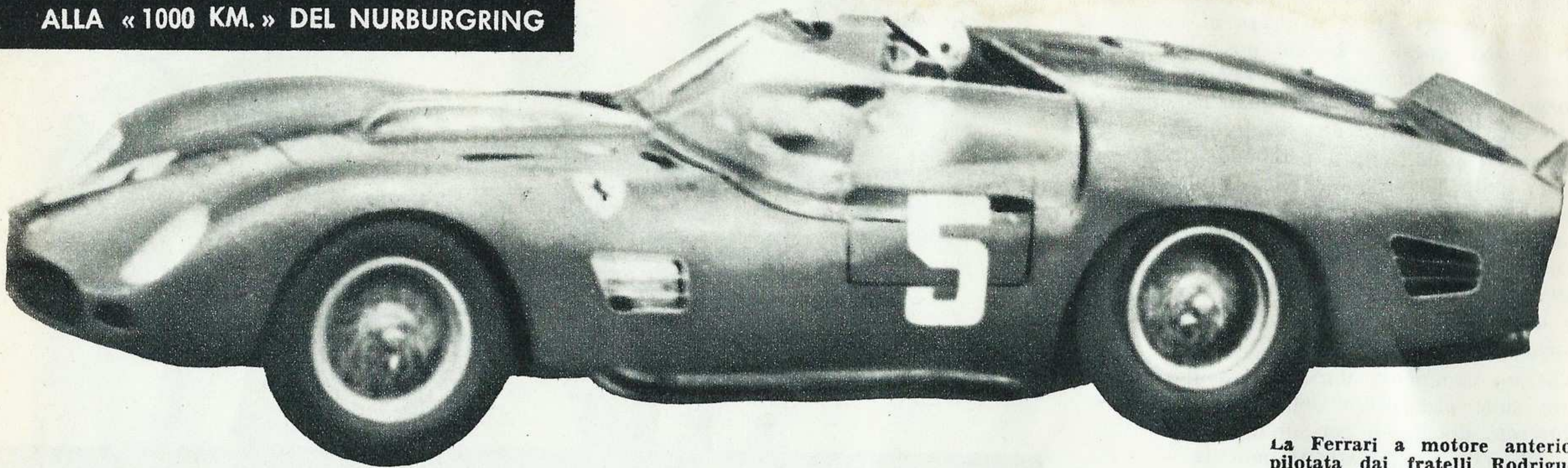
a qualche sorpresa... come è stato il caso della « 1000 chilometri » del Nürburgring. Ciò però che ci ha maggiormente impressionato, è stata la relativa stabilità delle *Maserati* a motore posteriore, che piloti della levatura di un Maurice Trintignant o di un Umberto Maglioli non riuscivano a tenere in strada

riore, ci fosse stata una coppia di piloti di maggior valore ed esperienza che non quella formata dai fratelli Rodriguez. Ad esempio uno degli inconvenienti stupidi capitati alle *Ferrari* a motore posteriore, è stato causato dal fatto che su di esse erano state praticate delle feritoie per meglio convogliare l'aria ai freni a disco posteriori, « feritoie » che hanno provocato l'inondazione del motore quando ha cominciato a piovere; ciò ha costretto i tecnici della casa a fermare la vettura di Ginther per chiudere a colpi di martello le aperture con notevole perdita di tempo; la stessa operazione doveva essere compiuta anche sulla macchina di Phil Hill ma un incidente la toglieva di corsa prima che quest'ultima potesse giungere ai box.





**"DÉBACLE" DEI FAVORITI  
ALLA « 1000 KM. » DEL NURBURGRING**



La Ferrari a motore anteriore pilotata dai fratelli Rodriguez.

non possiamo passare sotto silenzio la prestazione della Ferrari «berlinetta» che con Carlo Mario Abate - Colin Davis ha conquistato il quarto posto assoluto e con Mairesse-Baghetti il quinto; quest'ultima che era stata iscritta ufficialmente dalla casa, avrebbe potuto anche conquistare la vittoria assoluta se incidenti che possono essere imputati soltanto a una affrettata preparazione (un esempio? la portiera che un bel momento non ne voleva sapere di rimaner chiusa) non la costringevano a lunghe e micidiali fermate ai box.

Non possiamo non concludere questo nostro commento sul comportamento delle mac-

chine in gara, senza spendere due parole per l'Alfa Romeo, la quale con le «Giulietta SZ» concorreva nella classe sino a 1300 cc. della categoria Gran Turismo. Ancora una volta, il confronto in questa classe si è imperniato sul duello «Giulietta SZ» - Lotus «Elite». Ha vinto la seconda con la macchina meglio dotata (l'unica praticamente arrivata in fondo in perfette condizioni), mentre molte altre (erano quattordici al via) sono rimaste per strada. Da questo confronto è emerso ancora una volta il fatto che la Lotus «Elite» ha caratteristiche tali che la avvicinano più alla vettura sport che a quella Gran Turismo vera e propria. Con l'Alfa «Giulietta SZ»

ciò si può andare per strada, mentre con la Lotus «Elite» si arriva sul terreno di gara a rimorchio. Quello che conta però è il fatto che anche al Nürburgring la Lotus abbia vinto e abbia segnato il giro più veloce, mentre l'Alfa Romeo è giunta seconda a 3'43".

Al Nürburgring abbiamo visto un poderoso servizio assistenza Alfa con tecnici giunti sia da Milano che dalla filiale di Francoforte, «tecnici» che hanno svolto un ottimo servizio sotto tutti i punti di vista; però ciò non basta. E' giusto che l'Alfa Romeo impigni tutta la propria attività sportiva sul cliente, bisogna anche dare atto che l'Alfa Romeo quest'anno ha stanziato oltre trenta milioni per premi ai clienti sportivi, ma questo non può preludere a una vittoria. E' necessario — a nostro avviso — che l'Alfa spinga in altro modo gli «imbattibili» campioni di casa nostra ad andare a cercare il nemico all'estero e siamo certi che se l'Alfa pagasse le sole spese trasporto macchina, l'alloggio e assicurasse in caso di guasto un gratuito servizio di «rimessa in funzione», i nostri piloti andrebbero con maggior entusiasmo a gareggiare fuori dei confini di casa. E questo perchè i piloti preferiscono «un uovo oggi (il trasporto, lo alloggio, l'assicurazione) che una gallina domani (i premi di fine stagione)».

### I CONDUTTORI

Masten Gregory che qualcuno aveva considerato alla vigilia come un pilota in declino, è stato l'artefice «N. 1» della vittoria della Maserati. Il conduttore statunitense che conoscevamo come un impulsivo, ha moderato il proprio entusiasmo, è divenuto un tattico accorto, un acuto dosatore delle proprie forze e di quelle della propria macchina: è questo il segreto della sua affermazione. Anche quando le Ferrari dominavano il lotto dei concorrenti, la bianca Maserati della Scuderia Camoradi ha sempre navigato nelle posizioni di testa. Partner di Gregory un altro americano: il presidente della Camoradi, Cassner, che pur senza strafare, ha bene coadiuvato la marcia di Gregory: e questo è già un merito.

La Ferrari «berlinetta» di Mairesse-Baghetti (qui è alla guida il milanese) ha subito dei ritardi per guasti di poco conto; un esempio di questo è dato dalla foto: la vettura marcia con una portiera che non vuole rimanere chiusa.





A un giro dalla *Maserati*, la prima *Ferrari* quella a motore anteriore pilotata dai fratelli Rodriguez. Ottima la loro prova, però un pilota di maggior esperienza avrebbe potuto ottenere molto di più dalla macchina. Al terzo posto la *Ferrari* a motore posteriore di Gendebien-Ginther: dei due conduttori il secondo è stato nettamente migliore. Al quarto posto una coppia italo-inglese con la *Ferrari* «berlinetta», quella formata da Carlo Mario Abate e da Colin Davis. Dobbiamo accomunare ambedue nell'elogio perchè tutti e due sono stati molto bravi; da notare che la loro macchina era nettamente inferiore a quella della casa. Essi hanno preceduto l'altra «berlinetta» pilotata da Mairesse-Baghetti. Il pilota belga ha fatto strabiliare tutti (9'46'') per la sua sicurezza, il suo stile, il suo coraggio. Giancarlo Baghetti ha condotto una corsa onesta senza



Ottima prova quella sostenuta dall'Alfa « Giulietta S.Z. » di De Luca-Grana, classificatasi al secondo posto di classe dietro alla Lotus « Elite ».

## LE CLASSIFICHE

1. Gregory-Cassner (Maserati) che compie i 1.003 km. in 7.51'39"2/10 alla media di km/h. 127,600.

### A un giro:

2. P. e R. Rodriguez (Ferrari) 7.52'32"4/10 (giro: 124,500 km/h.); 3. Ginther-Gendebien - Von Trips-Phil Hill (Ferrari) 7.54'59"3/10, (media 123,900 km/h.); 4. Abate-Davis (U.S.A.) (Ferrari GT) 7.56'30" (media 123,500 km/h.); 5. Mairesse-Baghetti (Ferrari GT) 7.53'57"3/10 (media 122,800 km/h.); 6. Hahn-Kek (Porsche GT) 7.58'57"4/10 (media 122,700 km/h.); 7. Gunther-Mahle (Porsche GT) 8.1'8"3/10 (media 122,400 km/h.); 8. Moss-Graham Hill (Porsche) 8.27"5/10 (media 122 km/h.).

### A due giri:

9. Koch-Leinenweber (Porsche GT) 7.52'48"6 (media 121,500 km/h.).

### A tre giri:

10. Bonnier-Gurney (Porsche) 7.52'37"1 (media 118 e 600 km/h.).

## CLASSIFICA PER CATEGORIE

### GRAN TURISMO

Oltre 2000 c.c.: 1. Abate-Davis (Ferrari), 43 giri in 7.56'30" (media 123,500 km/h.); 2. Mairesse-Baghetti (Ferrari) 7.58'57"3; 3. a 2 giri: Feldel-Locker (Ferrari).

Giro più veloce: Mairesse-Baghetti (Ferrari) 9'46" (media 140,100 km/h.).

Da 1300 c.c. a 2000 c.c.: 1. Hahn-Zick (Porsche) 43 giri in 7.59'23"4 (media 122,700 km/h.); 2. Gunther-Mahle (Porsche) 8.1'3"3; 3. a un giro: Koch-Leinenweber (Porsche).

Giro più veloce: Gunther-Mahle (Porsche) 10'23"8 (media 131,600 km/h.).

Fino a 1300 c.c.: 1. Lunden-Riles (Lotus), 40 giri 7.58'1"4 (media 114,500 km/h.); 2. De Luca-Grana (Alfa-Romeo) 8.1'44"; 3. A un giro: Degner-Braun (Lotus).

Giro più veloce: Lunden-Riles (Lotus) 10'56"5 (media 125 km/h.).

### SPORT

Oltre 3000 c.c.: 1. Gregory-Cassner (Maserati) 44 giri in 7.51'39"2 (media 127,600 km/h.); 2. A un giro: P. e R. Rodriguez; 3. Von Trips-Ginther-Gendebien-Phil Hill (Ferrari).

Giro più veloce: Phil Hill (Ferrari), 9'15"8 (media 147,700 km/h.), nuovo record.

Da 1600 a 2000 c.c.: 1. Moss-Graham Hill-Linge-Greger (Porsche Carrera Sport), 43 giri 8.27"5 (media 122 km/h.); 2. A 2 giri: Bonnier-Gurney (Porsche); 3. A 3 giri: Siffert-Liebl (Ferrari).

Giro più veloce: Moss (Porsche) 9'42"1 (media 141 km/h.).

Da 1150 a 1600 c.c.: 1. Hobbs-Pinckney (Lotus), 40 giri 8.1'6"4 (media 113,800 km/h.); 2. Bialas-Von Saucken (Porsche), 40 giri 8.1'42"3 (media 113,600 km/h.); 3. A un giro: Runte-Lindermann (Porsche).

Giro più veloce: Walter (Porsche), 10'0"5 (media 136,300 km/h.).

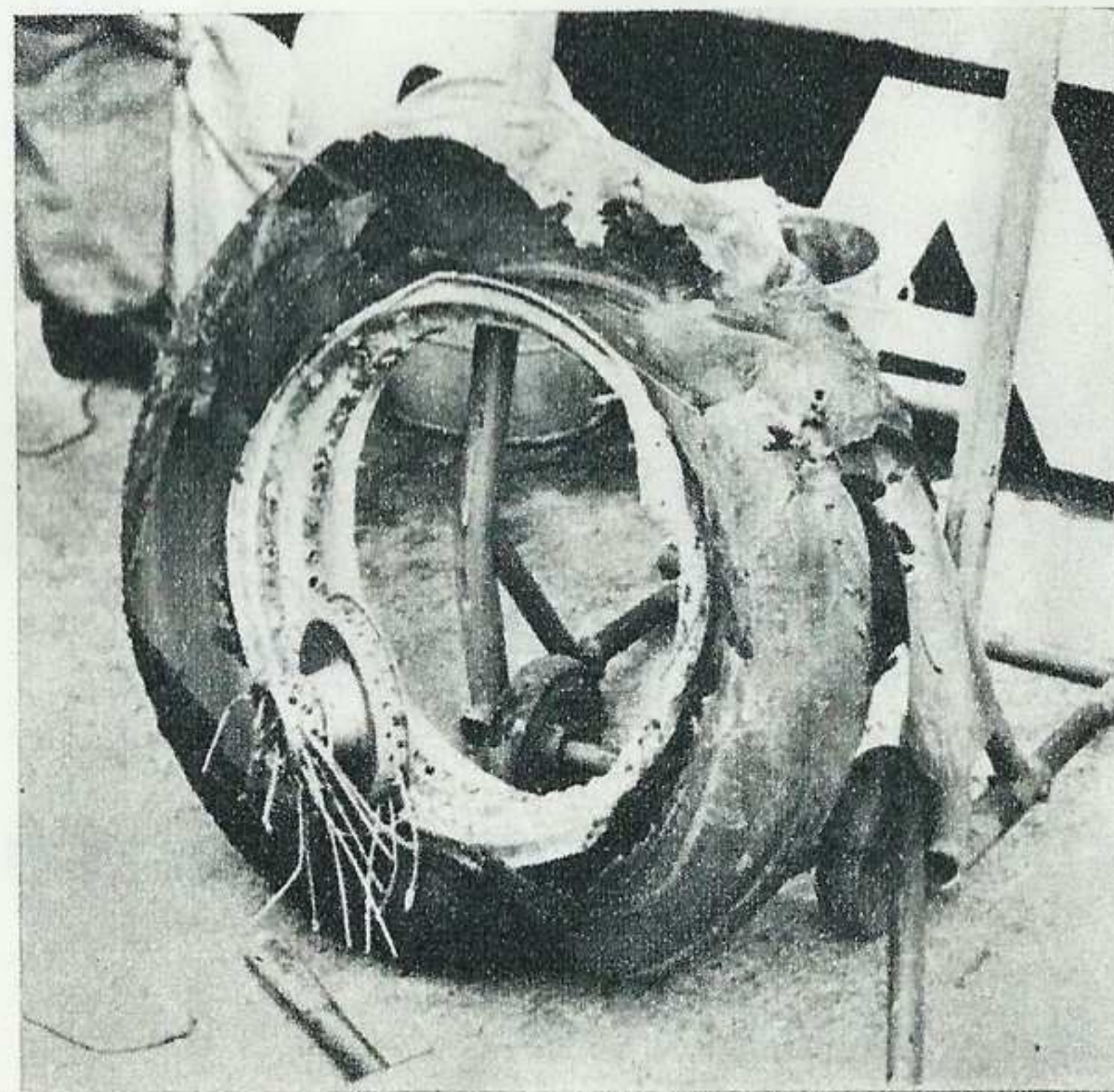
Fino a 1150 c.c.: 1. Kerrison-Sargent (Lola), 41 giri 8.2'15"6 (media 116,300 km/h.); 2. A un giro: Bekaert-De Selincourt (Lola); 3. Voegelé-Ashdown (Lola); 5. A 4 giri: Laureau-Armagnac (DB-Panhard); 6. Moynet-Caillaud (DB-Panhard).

Giro più veloce: Kerrison (Lola), 10'25"3 (media 131,400 km/h.).

strafare, spiccando sul terreno asciutto degli ottimi tempi.

Una citazione particolare meritano De Luca e Grana della Squadra Piloti Toscani Bardahl, che da privati hanno fatto ottime cose (secondi di classe) nella 1300 G. T.

Dei piloti non giunti alla fine dobbiamo citare e porre sugli scudi Phil Hill che ha segnato con la *Ferrari* a motore posteriore il giro più veloce in 9'15"8/10 alla media di 147 km/h., il suo compagno di macchina von Trips e Stirling Moss, che va sempre fortissimo, che può sempre puntare a qualsiasi strepitosa affermazione... quando la macchina



Arriva a ridotta andatura al box della Ferrari la vettura dei fratelli Rodriguez con una ruota « distrutta »; l'incidente si è registrato al « carosello ». I tecnici riusciranno a cambiarla, permettendo così a questa macchina di classificarsi al secondo posto assoluto.

gli resiste. Umberto Maglioli, Nino Vaccarella e Lodovico Scarfiotti erano i tre conduttori italiani portati al Nürburgring dalla Scuderia Serenissima: si sono ben comportati con la *Maserati* a motore posteriore, che però date le sue manchevolezze non ha loro permesso grandi cose.

## I NUOVI REGOLAMENTI DELLA C.S.I.

Con la « 1000 Chilometri » del Nürburgring sono entrate in vigore anche le nuove disposizioni della C.S.I., che prevedono l'apertura di una fessura di 35 cm. di larghezza per tutta l'altezza del parabrezza. Molti sono stati i concorrenti che si sono avvalsi di questa disposizione, però data la pioggia caduta durante la corsa, di vantaggi non se ne può certamente parlare, anche per le caratteristiche del tracciato tedesco. Bisognerà vedere gli effetti nelle prossime competizioni.

Facciamo anche notare che la *Maserati* a motore posteriore, era dotata di un parabrezza di tipo Alfa « Giulietta SS », la cui caratteristica principale era quella di essere stato montato molto inclinato e sul quale veniva convogliata una corrente di aria fredda prelevata anteriormente: essa aveva lo scopo di creare una corrente d'aria sul parabrezza per togliere — il più possibile — tutte le impurità che si potevano depositare.

GIANNI MARIN





**MORALE E INSEGNAMENTI  
DELLA PROVA BRESCIANA**

# **SONO MANCATI I GROSSI NOMI ALLA MILLE MIGLIA**

**Valida quest'anno per il Campionato  
d'Europa dei Rallies,  
la Mille Miglia ha posto sul tappeto  
importantissimi problemi,  
che debbono essere al più presto  
risolti per assicurare la migliore  
continuità alla classica  
manifestazione internazionale**



**L**a Mille Miglia, boicottata e denigrata innanzi tempo, doveva essere una gara silenziosa, poco ingombrante, non tale da disturbare alcuno: in una parola una manifestazione, che non provocasse «grane» a chicchessia come si conviene ai nostri giorni, in cui spesso il parossistico rispetto delle altrui esigenze non bada alle proporzioni.

Invece questa Mille Miglia ha avuto il conforto di non pochi fattori positivi, che l'hanno fatta meritatamente paragonare — e non per adulazione — al Giro Automobilistico di Francia.

In poche parole potrebbe essere racchiuso il giudizio positivo della gara: percorso felice, bontà della formula, eccellenza dei mezzi in gara, impegno dei concorrenti, organizzazione puntuale ed assenza d'incidenti spettacolari. «Forse è perché non s'è ammazzato nessuno — commentava con noi il vecchio "patron" Castagneto — che si parla poco della Mille Miglia».

Pervenuti a questa amara conclusione, se ne potrebbe trarre giustamente l'insegnamento per una massiccia e capillare propaganda futura.

I nuovi dirigenti dell'Automobile Club di Brescia, quasi tutti ottimi uomini d'affari, dovrebbero convincersi, che, nell'era moderna, non si vendono nemmeno i dentifrici senza un'acconcia preparazione propagandistica.

A ciò si aggiunga, che la concomitanza della «1000 Km.» del Nürburgring e della prova del campionato italiano per vetture sport sul circuito di Vallelunga, ha sottratto agli organizzatori bresciani piloti e mezzi di grande rilievo.





pena tornati secondi assoluti dal Rallye dell'Acropoli conclusosi ad Atene) erano pur sempre a bordo dell'italianissima Ferrari «250 G.T.», anzi avevano proprio rinunciato all'ultimo momento a scendere in gara sulla Volvo. E' inutile però, che in casa nostra ci strappiamo i capelli, quando vince uno straniero.

Avviene un po' — il fattaccio — in tutti i settori motoristici. I piloti forestieri si preparano, assai più seriamente, le case li assistono adeguatamente: tutta una situazione generale psicologica, e non soltanto tale, gioca a loro favore. Sarebbe ora, che ce ne accorgessimo, perchè l'improvvisazione (la Formula Junior insegna) non è quasi mai amica della tecnica ed i tempi leggendari dei pionieri, che correvano con le macchine cucite col filo di ferro, sono tramontati da un pezzo.

Per dovere di obiettività dobbiamo riconoscere, che il successo degli Svedesi è meritato e legittimo, tanto più legittimo in quanto essi correvano sulle strade di un paese straniero.

I vincitori infatti hanno dominato in quasi tutti i tratti cronometrati a velocità libera. Soltanto nel settore appenninico la Lancia «Flaminia Zagato» di Cabianca e la Ferrari di Cacciari avevano la meglio, ma i vincitori in quel tratto avevano lamentato un serio incidente all'avantreno, mentre i tedeschi Walter-Strahle sulla Porsche erano riusciti a emergere nel settore della Mendola.

La nota lieta per noi è venuta dal comportamento dell'equipaggio Cabianca-Provolo, che, non solo è stato capace d'inserirsi tra le due Ferrari più potenti, ma, pur disponendo di una macchina inferiore per cilindrata e soprattutto per il numero dei cavalli, ha attaccato con tenacia specialmente nella seconda parte della corsa: e Dio sa come sarebbe andata a finire, se Andersson non avesse potuto contare sul prodigio di una riparazione a tempo di record nelle officine di Maranello dopo l'incidente di Fivizzano.

L'eccellenza della prova di Cabianca è dimostrata dal seguente paragone: Andersson aveva a disposizione una Ferrari «3 litri», modello 1961, carrozzata in alluminio e della potenza di 270 cv.,

◀ Gunnar Andersson e Charlie Lohmander tagliano il traguardo finale al volante della Ferrari.

I vincitori assoluti assieme al comm. Castagneto. A sinistra Andersson, a destra Lohmander. ▼

# 1961

Soprattutto la carenza di qualche grande nome dell'automobilismo internazionale è una spina nel fianco della Mille Miglia ridimensionata secondo i criteri ministeriali.

Come se ciò non bastasse proprio pochi giorni prima della corsa le autorità costituite avevano imposto una riduzione del chilometraggio cosicché l'intero circuito era sceso da 1718 Km. a 1576. Anche se da Cafaggiolo a Pianoro si era saliti da 55 a 64 Km. di velocità, si era dovuto rinunciare poi a cinque giri del Circuito di Monza e soprattutto alla possibilità della ripetizione per tre volte del tratto Barghe-Brescia a velocità libera (ridotto a due tornate): il che ha alquanto deluso le popolazioni vicine a Brescia, che sono anche quelle più attaccate alla tradizione della Mille Miglia.

Che la gara fosse severissima nella sua concezione è dimostrato dal bilancio dei concorrenti presentatisi al via.

Su centocinquanta soltanto ottantasei equipaggi se la sono sentita di prendere l'avvio dal viale Rebuffone il mattino del 27 maggio.

Strada facendo ventiquattro macchine sono state costrette al ritiro, un concorrente è giunto fuori tempo massimo e sessantuno partecipanti hanno potuto avere la soddisfazione di ricevere l'applauso finale dal pubblico bresciano.

La classifica generale ha poi rappresentato un motivo di parziale delusione per gli sportivi italiani.

Diciamo parziale, perchè l'equipaggio vincitore (gli svedesi Andersson-Lohmander, che erano ap-





## SONO MANCATI I GROSSI NOMI ALLA MILLE MIGLIA « 1961 »

Cabianca pilotava una «Flaminia Zagato», derivata dall'analogo tipo di serie, con 2 litri e mezzo di cilindrata e 165 cv. di potenza. Prima di passare in rassegna le imprese degli altri concorrenti nelle varie categorie, segnaleremo i numerosi ritiri avvenuti a Monza (indubbio segno di troppa foga nella parte iniziale), l'importanza decisiva, che la pista milanese ha assunto ai fini della determinazione della graduatoria, l'uscita di strada senza danno ai piloti della «Giulietta» dell'equipaggio Lanzini-Nember sul tratto appenninico, quando si trovava in settima posizione nella classifica generale, la bella prova delle francesi (uniche rappresentanti del gentil sesso) Vanson-Wagner, la meticolosa cura posta dal veterano René Cotton, nel guidare la squadra della Citroen ed infine il piccolo paradosso sportivo, costituito dalla Mercedes di Manussis-Goffrey, i quali hanno gareggiato da soli, contro se stessi nella Gran Turismo sino a 2500 c.c., dimostrando altresì di non scaldarsi troppo per la graduatoria nella quale figurano al ventiseiesimo posto.

Detto che la Ferrari di Cacciari e Sala ha conquistato il terzo posto assoluto e che la «Flaminia Zagato» di Cabianca-Provolo è risultata anche vincitrice della classe sino a 2500, non possiamo fare a meno di sottolineare la bella impresa della «Giulietta S.Z.» di Buticchi-Camilli (quarti assoluti) i quali hanno beneficiato di un incidente (senza conseguenze per i piloti) occorso a Bonetto sul colle di S. Eusebio.

Lineare la marcia dell'«Appia Zagato» di Frescobaldi-Samà, noni assoluti dinanzi a numerose macchine più potenti.



▲ Magnifica la corsa di Giulio Cabianca, al volante della Lancia «Flaminia Zagato», classificatosi al secondo posto assoluto.

◀ Buticchi-Camilli su Alfa «Giulietta SZ» impegnati sulla Futa. Si classificheranno al primo posto della classe 1300 G. T.



### CATEGORIA GRAN TURISMO

#### CLASSE OLTRE 2.500:

1. Andersson-Lohmander (Ferrari) 3.32'53"4/5; 2. Cacciari-Sala (Ferrari) 3.40'06"3/5.

#### CLASSE DA 1301 A 2500:

1. Cabianca-Provolo (Flaminia Z.) 3.39'06"; 2. Walter-Strahle (Porsche) 3.49'07"2/5; 3. Zanini-Moretti (Alfa Romeo Z.) 4.10'05".

#### CLASSE DA 1151 A 1300:

1. Buticchi-Camilli (Giulietta S.Z.) 3.48'07"; 2. Bonetto-Pellizzaro (Giulietta S.Z.) 3.50'02"; 3. Parmiggiani-Razzuoli (Giulietta S. Z.) 3.52'14"2/5; 4. Zampiero-Corona (Giulietta S.Z.) 3.53'01"2/5; 5. Bauer-Zanotti (Giulietta S.Z.) 3.55'24"; 6. Peraro-Bresciani (Giulietta S.V.) 4.04'41"4/5; 7. Zanardelli-Ronchi (Giulietta S.V.) 4.05'39"; 8. Vitelletti-Colabella (Giulietta S.V.) 4.20'23"1/5.

#### CLASSE DA 1001 A 1150:

1. Frescobaldi-Samà (Appia Z.) 3.55'12"3/5; 2. Ferlaino-Demetz (Appia Z.) 4.14'17"; 3. Stefani-Guarneri (Appia Z.) 4.16'27"; 4. Braccini-Ghiazza (Appia Z.) 4.16'39"2/5; 5. Mylonadis-Del Torre (F. Climax) 4.19'49"1/5.

#### CLASSE DA 701 A 1000:

1. Laurent-Houel (Renault) 4.33'21"3/5; 2. Shawzin-Markin (Austin H.) 4.37'01"4/5.

#### CLASSE FINO A 700:

1. Pessina-Bonini (Abarth Z.) 4.07'29"4/5; 2. Gonnella-Osella (Abarth Z.) 4.09'19"2/5; 3. Guandalini-Galli (Abarth Z.) 4.15'27"4/5.



Nella categoria turismo lotta in famiglia nella classe sino a 1300 tra le «Giulietta T.I.», dove la coppia Rossi-Rovatti ha avuto la meglio e situazione analoga nella classe sino a 500 dove l'equipaggio Lombardi-Alba è apparso il migliore.

Nelle altre classi invece il valido termine di paragone era costituito dalla presenza in gara di macchine straniere con serie intenzioni, cosicché nella classe sino a 2000 l'Alfa di Lombardini-Masuelli non è riuscita ad arginare l'offensiva della Citroen di Rolland-Augias e di Trautmann-Ogier, rispettivamente prima e seconda. L'ha spuntata invece la coppia Ramirez-Cabella, che ha preceduto l'Auto Union degli agguerriti Quilico-Dejardin.

Successo italiano nella classe sino a 850, dove la Fiat di Moroni-Sartori ha preceduto nettamente la Renault di Franken-Joly.

Disco rosso invece per le nostre «600» nella classe sino a 700, dove la BMW (con gli equipaggi Bloch-Paul e Schiavio-Tamburi) e la NSU «Prinz» di Bohm-Lambart hanno fatto piazza pulita delle prime tre posizioni. Infine ricorderemo nella Gran Turismo le affermazioni della Renault di Laurent-Houel nella classe 1000 e di Pessina-Bonini con l'Abarth «Zagato» nella classe 700.

Concludendo: anche se la sarabanda di trenta ore di corsa con il superamento di 6000 metri di dislivello, costituiti da nove tratti di velocità, altrettante gare nella gara, non è stata appieno confortata da una folla oceanica come ai bei tempi della Mille Miglia di velocità, si deve tuttavia onestamente ammettere, che la manifestazione ha tutti i titoli per compiere un altro balzo in avanti a cominciare dal riconoscimento quale prova del campionato mondiale per le vetture di Gran Turismo, riconoscimento, che sarebbe veramente meritato se non altro per il gran



Prada Moroni-Sartori hanno bissato il risultato ottenuto nella «6 ore» di Monza, vincendo al volante della Fiat «600 D», la propria classe.

La Fiat «Abarth Zagato 700» di Pessina-Bonini sta compiendo il tratto Barghe-Brescia. Vincerà la propria classe malgrado un incidente di strada, del quale appare evidente l'effetto.

## CLASSIFICA GENERALE

1. Andersson-Lohmander (Ferrari) 3.32'53"4/5; 2. Cabianco-Provolo (Flaminia Z.) 3.39'06"; 3. Cacciari-Sala (Ferrari) 3.40'06"3/5; 4. Buticchi-Camilli (Giulietta S.V.) 3.48'07"; 5. Walter-Strahle (Porsche) 3.49'07"2/5; 6. Bonetto-Pelizzaro (Giulietta S.Z.) 3.50'02"; 7. Parmiggiani-Razuoli (Giulietta S.Z.) 3.52'14"2/5; 8. Zampiero-Corona (Giulietta S.V.) 3.53'01"2/5; 9. Frescobaldi-Samà (Appia Z.) 3 ore 55'12"3/5; 10. Baner-Zanotti (Giulietta Z.) 3.55'24"; 11. Rossi-Rovatti (Giulietta T.I.) 3.58'48"3/5; 12. Burggraf-Rey (Giulietta T.I.) 3.59'55"1/5; 13. Rolland-Augias (Citroen) 4.04'24"; 14. Trautmann-Ogier (Citroen) 4.04'25"2/5 15. Peraro-Bresciani (Giulietta

- S.V.) 4.04'41" 4/5; 16. Genta-Fusina (Giulietta T.I.) 4.05'36"3/5; 17. Zanardelli-Ronchi (Giulietta S.V.) 4.05'39"; 18. Pessina-Bonini (Abarth Z.) 4.07'29"4/5; 19. Lombardini-Masuelli (Alfa R. T.I.) 4.07'59"3/5; 20. Toppetti-Giglioli (Abarth Z.) 4.08'11"1/5; 21. Gonnella-Osella (Abarth Z.) 4.09'19"2/5; 22. Zanini-Moretti (Alfa R. Z.) 4.10'05"; 23. Vanson-Wagner (Citroen) 4.10'26"3/5; 24. Neyret-Terramorsi (Citroen) 4.10'39"3/5; 25. Bloch-Paul (B.M.W.) 4 ore 10'52"1/5; 26. Manussis-Goffred (Mercedes) 4 ore 11'24"3/5; 27. Ferlaino-Demetz (Appia Z.) 4.14'17"; 28. Guandalini-Galli (Abarth Z.) 4.15'27"4/5; 29. Verrier-Jordain (Citroen) 4.16'16"4/5; 30. Stefani-Guarnieri (Appia Z.) 4.16'39"2/5.

impegno anche finanziario posto dagli organizzatori in una prova laboriosa, lunga, complessa e difficile, che dell'antico ha conservato il pesante fardello di un prestigio non spento e di un peso economico tutt'altro che trascurabile e del nuovo invece sopporta con rassegnazione l'insulto di gravi mutilazioni e persino di una certa impopolarità, fatta eccezione per larghe isole di pubblico, vasti settori di stampa e della televisione, la quale ultima, in occasione dell'edizione 1961, ha riservato alla corsa bresciana il giusto premio del posto d'onore.

SAVINO MARIANI

## CATEGORIA TURISMO

### CLASSE DA 2001 A 2500:

1. Manussis Goffrey (Mercedes) 4.11'24"3/5.

### CLASSE DA 1301 A 2000:

1. Rolland Augias (Citroen) 4.04'24"; 2. Trautmann Ogier (Citroen) 4.04'25"2/5; 3. Lombardini Masuelli (Alfa R. T.I.) 4.07'59"3/5; 4. Vanson Wagner (Citroen) 4.10'26"3/5; 5. Neyret Terramorsi (Citroen) 4.10'39"3/5; 6. Verrier Jordan (Citroen) 4.16'16"4/5; 7. Toivonen Aalfonen (Citroen) 4.16'58"2/5; 8. Grab Weisgerber (Ford) 4.28'46"3/5; 9. Molteni Piantoni (Fiat) 5.02'55".

### CLASSE DA 1151 A 1300

1. Rossi Rovatti (Giulietta T.I.) 3.58'48"3/5; 2. Burg-

- graf Rey (Giulietta T.I.) 3.59'55"1/5; 3. Genta Fusina (Giulietta T.I.) 4.05'36"3/5; 4. Porta Loda (Giulietta T.I.) 4.29'03"; 5. Scotti Bergna (Giulietta T.I.) 5.09'29"4/5.

### CLASSE DA 851 a 1150

1. Ramirez Cabella (Fiat) 4.19'50"; 2. Quilico Dejardin (Auto Union) 4.21'02"3/5; 3. Alquati Della Torre (Fiat) 4.32'02"; 4. Adria Suardi (Fiat) 4.32'23" e 2/5; 5. Piva Alessi (Fiat 1100/D) 4.59'18".

### CLASSE DA 701 A 850:

1. Moroni Sartori (Fiat) 4.19'27"; 2. Franken Joly (Renault) 4.32'37"2/5; 3. Bagnasacco Volpi (Fiat) 4.34'; 4. Martinelli Conti (Fiat) 5.13'00"3/5.

### CLASSE FINO A 700:

1. Bloch Paul (B.M.W.) 4.10'52"1/5; 2. Schiavio Tamburi (B.M.W.) 4.26'46"2/5; 3. Bohm Lambart (N.S.U. Prinz) 4.31'11"2/5; 4. Cucchiarelli Riva (Fiat) 4.33'29"4/5; 5. Simonetta Roccaro (Fiat) 4.33'29"4/5; 6. Buonopane Fagiolini (Fiat) 4.29'14"4/5.

### CLASSE FINO A 1500:

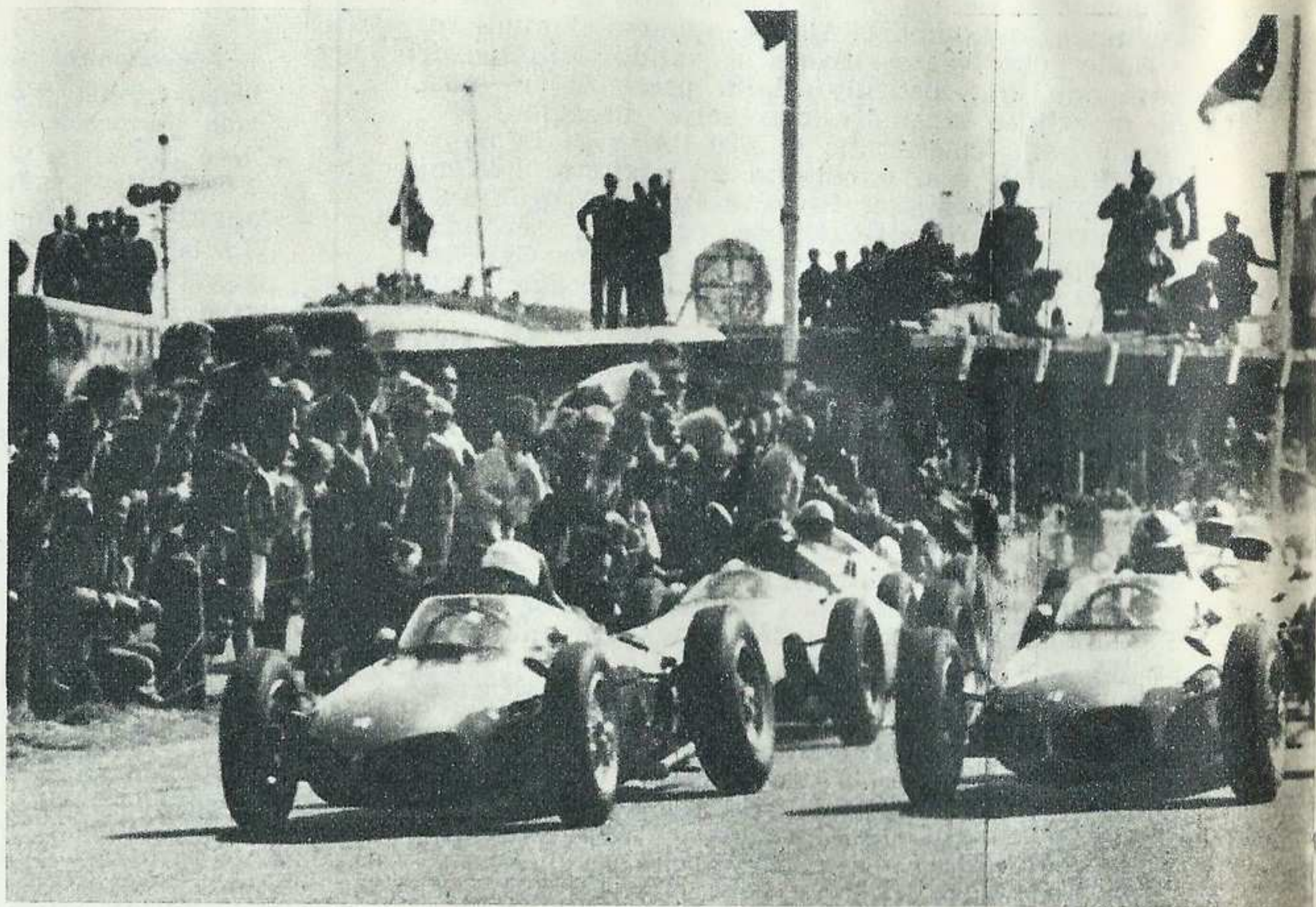
1. Lombardi Alba (Fiat) 4.38'58"; 2. Cintolesi Martini (Fiat) 4.40'48"4/5; 3. Massoni Pentenero (Fiat) 4.42'25"4/5; 4. Priori Smedile (Fiat) 5.02'11"2/5; 5. Butti Garini (Fiat) 5.04'12"; 6. Giuberti Lantieri (Fiat) 5.16'29"; 7. Bellocchio Bianchi (Fiat) 5.21'11".



**A ZANDVOORT LA SECONDA PROVA DEL  
CAMPIONATO MONDIALE PILOTI**

**DOMINIO  
DI FERRARI**

**AL «G.P. D'OLANDA»**



**I trionfatori della seconda prova del «Mondiale Piloti»; a destra il vincitore Von Trips, a sinistra Phil Hill (secondo classificato).**

**I**l G.P. di Olanda, seconda mondiale 1961, merita davvero di passare alla storia. I suoi motivi d'interesse sono stati infatti molti e di grande importanza. Quello che a noi italiani appare senza dubbio il più entusiasmante, è la vittoria netta e indiscutibile della Ferrari che finalmente è riuscita a conquistare con chiara superiorità quel primato che fatalmente doveva essere suo e che appena una settimana prima, avevamo pronosticato dopo il G.P. di Montecarlo.

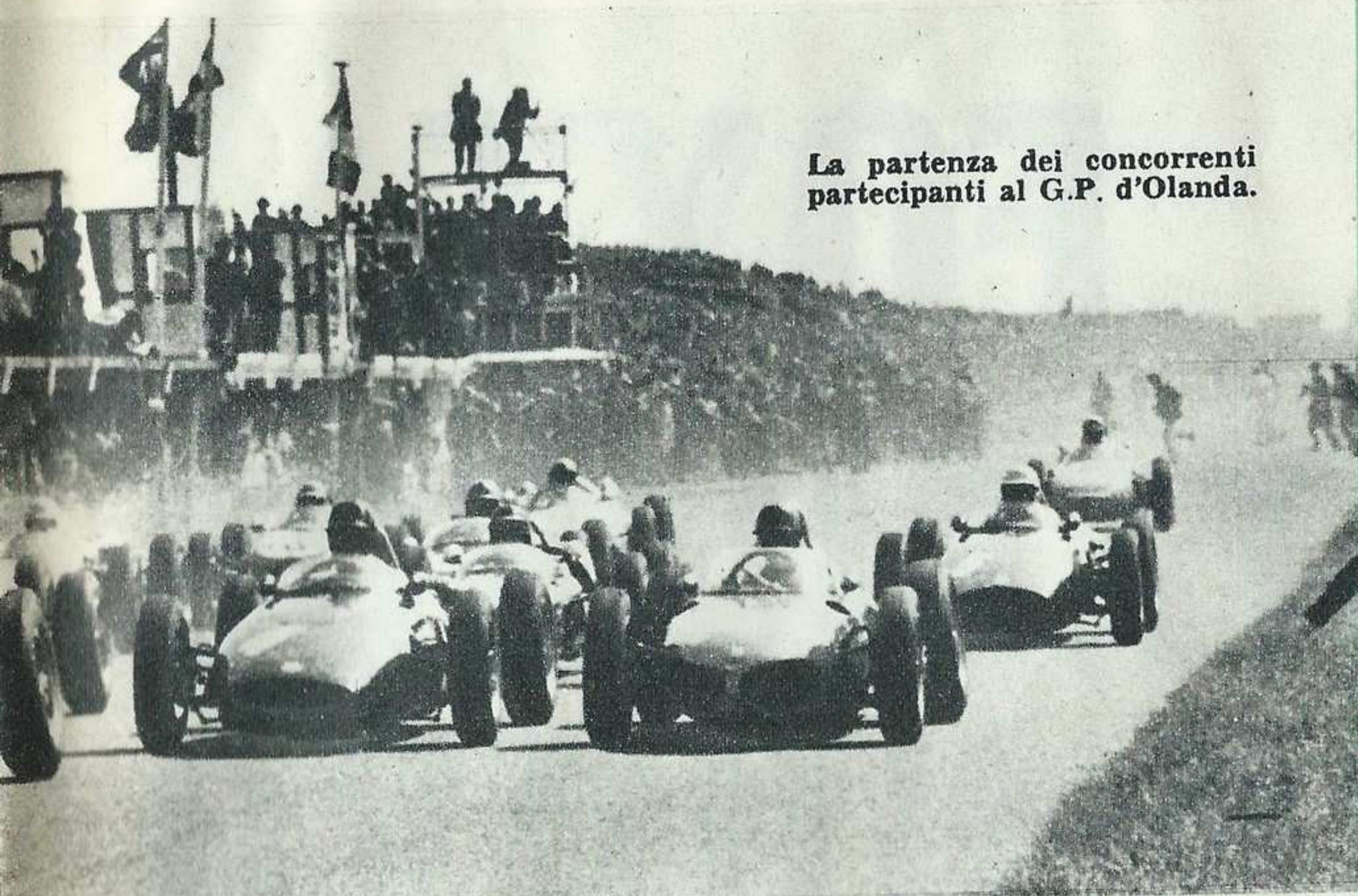
Se si vuole scontare la vittoria in bianco della Ferrari al G.P. d'Europa a Monza lo scorso anno, quando la casa di Maranello si trovò priva di avversari, si deve risalire al G.P. di Germania disputato all'Avus nel 1959, per trovare una Ferrari al primo posto in una prova mondiale. Era poi dal 1953 che la casa italiana non vinceva in Olanda. Questa volta invece, la Ferrari ha stravinco e con le sue tre vetture partite in prima fila, dopo aver sbalordito in prova, ha conquistato i primi due posti a distanza ravvicinata e un quinto posto.

L'incantesimo che stregava i colori italiani è dunque finalmente rotto. Un altro aspetto singolare di questo G.P. di Olanda, consiste nell'incredibile fatto per cui tutti i 15 partenti (sempre troppo pochi per un G.P. mondiale) siano tutti giunti al traguardo finale nonostante la corsa sia stata tiratissima dal principio alla fine.

La «Formula 1» 1961 è stata veramente la grande trionfatrice della giornata. Gli scettici sono stati ancora una volta sconfessati dalla realtà. La grande gara è stata infatti appassionante dal primo all'ultimo giro, la media assai prossima alla media record che solamente lo scorso anno le 2500 cc. avevano spiccato sui tormentati 4.165 Km. del circuito di Zandvoort, e ben 7 macchine sono finite nel giro del vincitore di cui le prime 6 nello spazio di 80 secondi!

Come si vede, si tratta di risultati eccezionali che sembrano per altro divenire la regola in questa prima e per ora fortunatissima stagione della nuova Formula. Sebbene le posizioni dei concorrenti siano state praticamente delineate fino dal primo giro, almeno per le prime piazze, la corsa è apparsa indecisa fino alla fine e i 60.000 spettatori entusiasti hanno acclamato i protagonisti con una passione degna della più grande tradizione. E' questa una nuova prova che, lungi dal diminuire l'interessamento della folla, per le corse automobilistiche, la nuova Formula, con i suoi diversi e rinnovati motivi sportivi, tecnici e nazionalistici, ne ha acuito sensibilmente





La partenza dei concorrenti partecipanti al G.P. d'Olanda.

## LA CLASSIFICA

1. Wolfgang Von Trips (Ferrari), che compie i 314,500 km. in 2h.1'52"1/10, alla media di km. 154,828;
2. Phil Hill (Ferrari), in 2h.1'53";
3. J. Clark (Lotus), in 2h.2'5"2/10;
4. S. Moss (Lotus), in 2h.2'14"3/10;
5. R. Ginther (Ferrari), in 2h.2'14"4/10;
6. J. Brabham (Cooper), in 2h.3'11";
7. J. Surtees (Cooper), in 2h.3'18";
8. G. Hill (B.R.M.), in 2h.3'21"9/10;
9. T. Brooks (B.R.M.), a un giro;
10. D. Gurney (Porsche), a un giro;
11. B. McLaren (Cooper), a due giri;
12. Taylor (Lotus), a due giri;
13. Bonnier (Porsche), a tre giri;
14. De Beaufort (Porsche), a tre giri;
15. Herrmann (Porsche), a tre giri.

Giro più veloce: il settimo, di Jimmy Clark (Lotus), in 1'35"5/10, alla media di km. 158,060.

l'attrazione sul pubblico con tutte le positive conseguenze facilmente intuibili.

La Ferrari è scesa in campo a Zandvoort con tre macchine munite tutte dello straordinario e potentissimo motore a 120° ed è riuscita a piazzarle tutte in prima fila. Contro le Ferrari si sono schierate le Porsche (sempre con il motore a 4 cilindri e rivelatesi ancora più che a Montecarlo nettamente inferiori non solo alle vetture italiane ma questa volta anche a quelle inglesi) guidate da Bonnier, Hermann e Gurney (con De Beaufort come isolato di colore locale), poi le Lotus con Clark, Taylor e Moss (isolato!) le Cooper con Brabham, McLaren, e Surtees e le B.R.M. con Graham Hill e Brooks.

Le Ferrari erano guidate da Von Trips, Phil Hill e Ginther. Tutte le vetture inglesi disponevano del nuovo motore Climax visto a Montecarlo ma non ancora sufficientemente potente per contrastare il passo alle nostre macchine.

Così alta è stata la media, che le faticose « due ore » regolamentari, sono state avvicinate moltissimo.

Von Trips è stato al comando dal primo all'ultimo giro e la sua prima vittoria in un Grand Prix di Campionato Mondiale, premia un campione in grande forma, combattivo, corretto e redditizio.

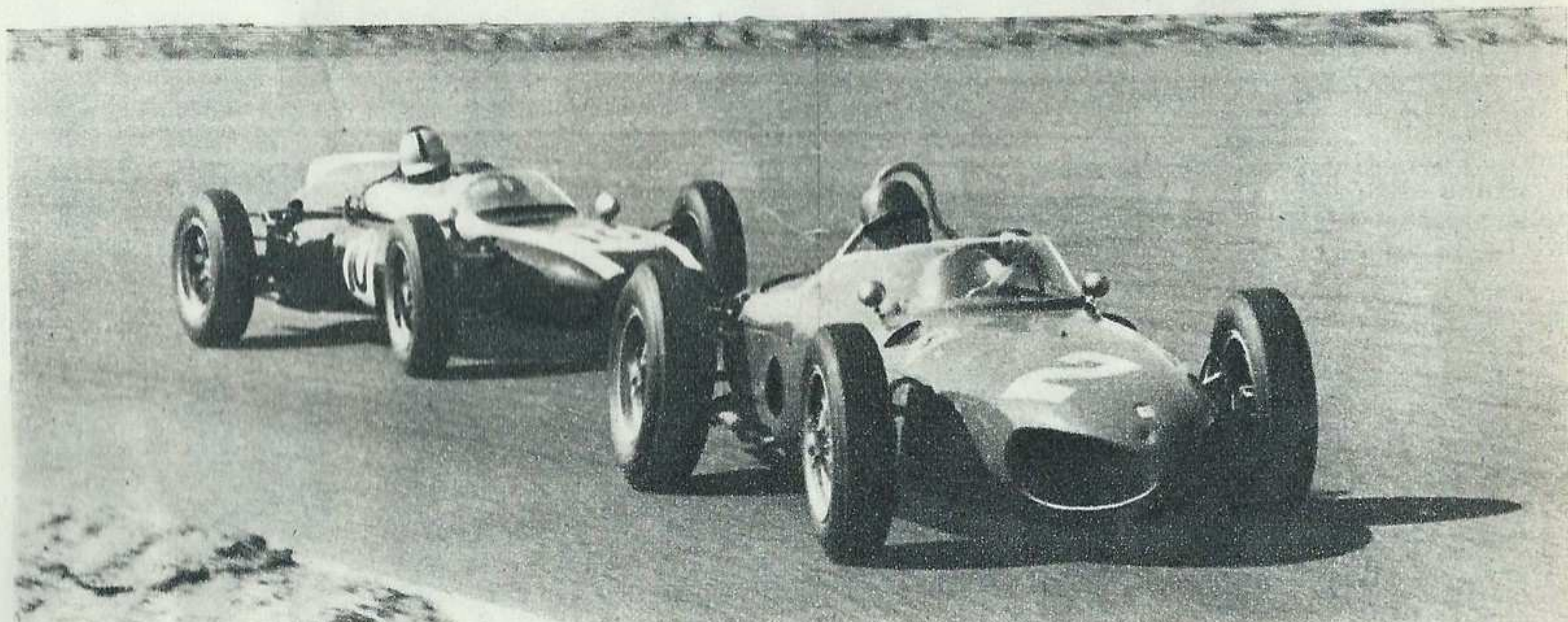
Egli è scattato al comando forzando il ritmo, sapendosi protetto alle spalle dai colleghi. Al secondo giro infatti, il campione tedesco aveva segnato un tempo eccezionale, 1'36", specialmente se si tien conto che si era agli inizi della gara con serbatoi pieni e gomme non del tutto rodute.

Poi l'alfiere della Ferrari si è accontentato di controllare la corsa con autorità, vincendo a una media di soli 101 metri inferiore a quella record di Brabham (1960) con la 2500 c.c.

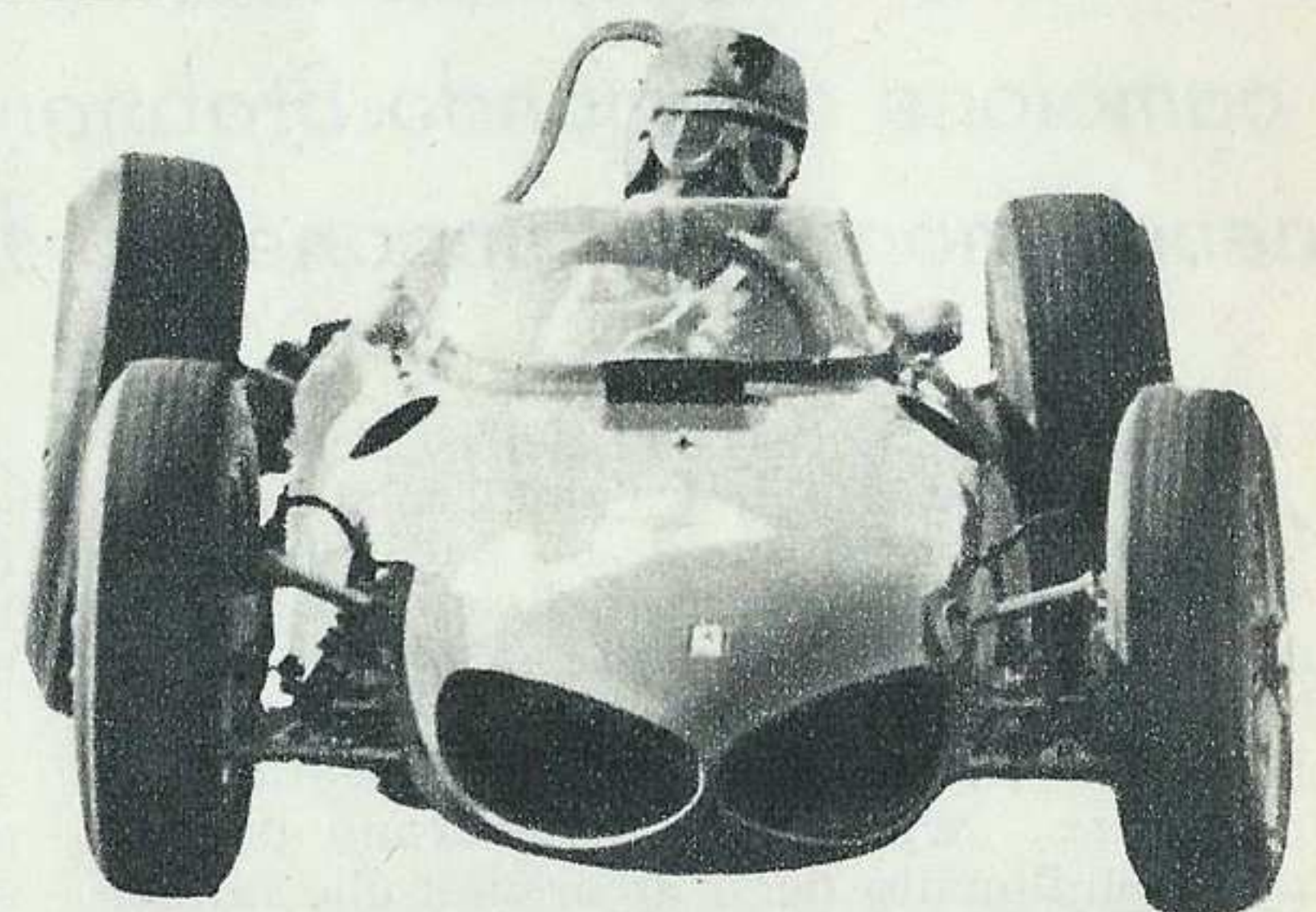
Lotta a coltello per la seconda posizione fra un giovane asso, ossia Jim Clark, e un pilota sperimentatissimo come Phil Hill. Dopo fasi alterne in cui la maggiore potenza della Ferrari di Hill e la maneggevolezza della Lotus di Clark sembravano equivalersi, negli ultimi 20 giri l'americano riusciva a scrollarsi di dosso l'inglese, avvicinandosi al leader Von Trips e logicamente accontentandosi di tallonarlo all'arrivo. Clark, confermato grandissimo guidatore, si appropriava di un significativo record sul giro e sorprende anche lo stesso Stirling Moss, di solito primo-attore inglese, oggi relegato al ruolo di comprimario.

Duello a fondo fra Hill e Clark per la seconda posizione dunque, e duello altrettanto a fondo per la quarta piazza fra Ginther e Moss. Fasi emozionanti per tutta la corsa, apparente superiorità di Ginther ma autentica zampata del leone Moss all'ultimo giro, quando, con abilità e scelta di tempo assolutamente eccezionale e degna della eccelsa classe dell'asso inglese, questi infilava Ginther all'interno dell'ultima curva, assicurandosi per una « corta incollatura » il quarto posto e il punteggio di testa nella classifica mondiale alla pari con Von Trips.

Nelle altre posizioni, fulmineo inizio di Graham Hill (B.R.M.) poi graduale rimonta degli uo-



Alcune fasi del G. P. d'Olanda; in alto la lotta ingaggiata tra Ginther (Ferrari n. 2) e Jack Brabham (Cooper n. 10); al centro: il vincitore Von Trips (Ferrari n. 3); in basso: procedono di conserva le Ferrari di Von Trips e di Phil Hill.



mini della Cooper, ultimi fra i « non doppiati ». Grigia la corsa delle Porsche apparse battute in potenza (dalle Ferrari) e in stabilità (dalle vetture inglesi).

Le vicende della corsa parlano da sole per quanto riguarda la graduatoria di macchine e uomini.

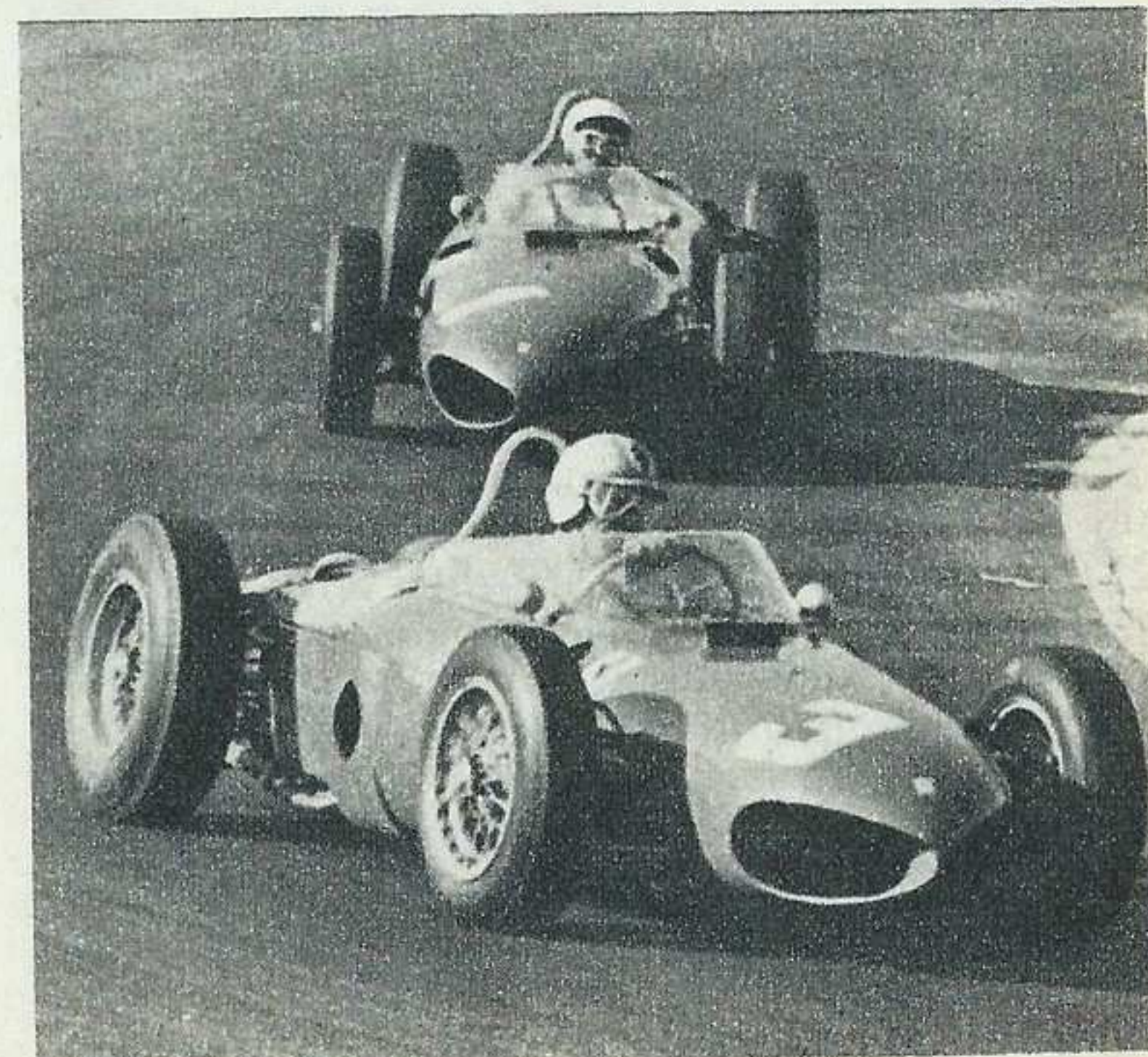
Le Ferrari assolutamente superiori e perfettamente a punto in ogni dettaglio, le vetture inglesi alla ricerca di un motore più potente, quelle tedesche piuttosto prese in velocità dalle più sperimentate avversarie.

Ottimo Von Trips, rivelatosi con questa lucida vittoria (dopo il famoso giro-record alla Targa Florio) degno e titolato aspirante all'alloro iridato.

Ottimo Phil Hill, formidabile Clark, all'altezza della sua chiara fama Moss, bravo Ginther, un poco opaco Brabham, forse più preoccupato della impegnativa trasferta di Indianapolis che della corsa stessa.

Peccato che non ci fosse Baghetti. Non sarebbe certamente arrivato ultimo.

GIOVANNI LURANI







John Foyt vincitore a tempo di primato della « 500 Miglia » di Indianapolis.

# FOYT STABILISCE UN NUOVO PRIMATO

# A INDIANAPOLIS

*Il campione del mondo Brabham ha corso per la prima volta a Indianapolis finendo nono, ma imponendo la tecnica europea agli americani conservatori*

L'aspetto più interessante della celeberrima « 500 Miglia » di quest'anno, è stato certamente costituito dalla partecipazione meticolosamente preparata, del campione mondiale Brabham con una *Cooper-Climax*. Come abbiamo già rilevato, le prove di Brabham a Indianapolis avevano già avuto notevolissime conseguenze... negative, ossia avevano provocato l'irrigidimento degli americani che fanno capo all'U.S.A.C. contro un possibile trapasso alla Formula Intercontinentale (3 litri), dato che con un motore tanto meno potente l'agile vettura inglese aveva stupefatto per le sue prestazioni.

Come al solito, sono partite 33 vetture. Fra queste, ben 32 erano a motore anteriore con assale rigido e usavano il vecchio motore *Meyer-Drake-Offenhauser* di 4200 cc. a 4 cil. e di 420 Cv. circa. La 33.ma era la *Cooper* speciale con motore *Climax* di 2750 cc. a 4 cil. e 252 Cv. Come si vede, la differenza di potenza era enorme e non compensata dal vantaggio di peso della vettura europea che pesava 476 Kg. nei confronti dei 725 Kg. delle vetture americane. Tutte le macchine statunitensi usavano le gomme Firestone, la *Cooper* delle gomme speciali Dunlop rivelatesi ottime.

Due marce per le vetture americane, tre marce con rapporti ravvicinati per la *Cooper*.

Nelle prove ufficiali, il miglior tempo era

stato segnato da Eddie Sachs a 237.348 Km. all'ora mentre Brabham aveva girato a 233 Km. all'ora. La classifica finale di Brabham in nona posizione su 12 arrivati, non è certo brillante ma la corsa del campione australiano ha certamente avuto profonde conseguenze poichè tutti i tecnici americani si sono resi conto che le loro costruzioni erano superatissime e che era venuta l'ora di rivedere le loro architetture. Infatti Brabham girava nelle curve a velocità sbalorditiva (era stato cronometrato a 230 Km. all'ora addirittura) mentre perdeva in accelerazione e velocità pura in rettilineo dove gli avversari, con i loro 150 Cv. di margine, riuscivano ad avvantaggiarsi. Si deve anche ricordare che nelle curve, dato il « traffico » notevole, Brabham non poteva approfittare della superiorità della sua *Cooper* mentre in rettilineo era costretto a perdere per forza.

## VELOCITA' DA PRIMATO

La velocità media delle qualificazioni è stata di circa 2 Km. superiore a quella dello scorso anno come del resto è stata superiore al record assoluto (1960) la velocità del vincitore.

Brabham è partito in 13<sup>a</sup> posizione, ma nelle prime fasi di corsa, mentre Hurtubise

andava al comando per i primi 22 giri, davanti a Ward, Parnelli, Rathmann e Sachs, l'australiano diventava addirittura 19<sup>o</sup>, serrato nel gruppo degli americani e impossibilitato a districarsi.

Era poi la volta di Rathmann a passare in testa, davanti a Ward, Sachs, Parnelli, ecc. Ed ecco al 47<sup>o</sup> giro uno degli immancabili (e spessissimo tragici) incidenti che capitano a Indianapolis: la macchina di Davis per una rottura meccanica sbandava in rettilineo, urtava nella muraglia di protezione, e coinvolgeva nella classica collisione multipla ben 5 altre vetture. Per miracolo nessun ferito grave. Tuttavia Turner, Sheperd, Cheesburg, lo stesso Davis e McClusky erano costretti al ritiro. Poco dopo si ritirava Rathmann, il vincitore del 1960.

## FOYT ATTACCA

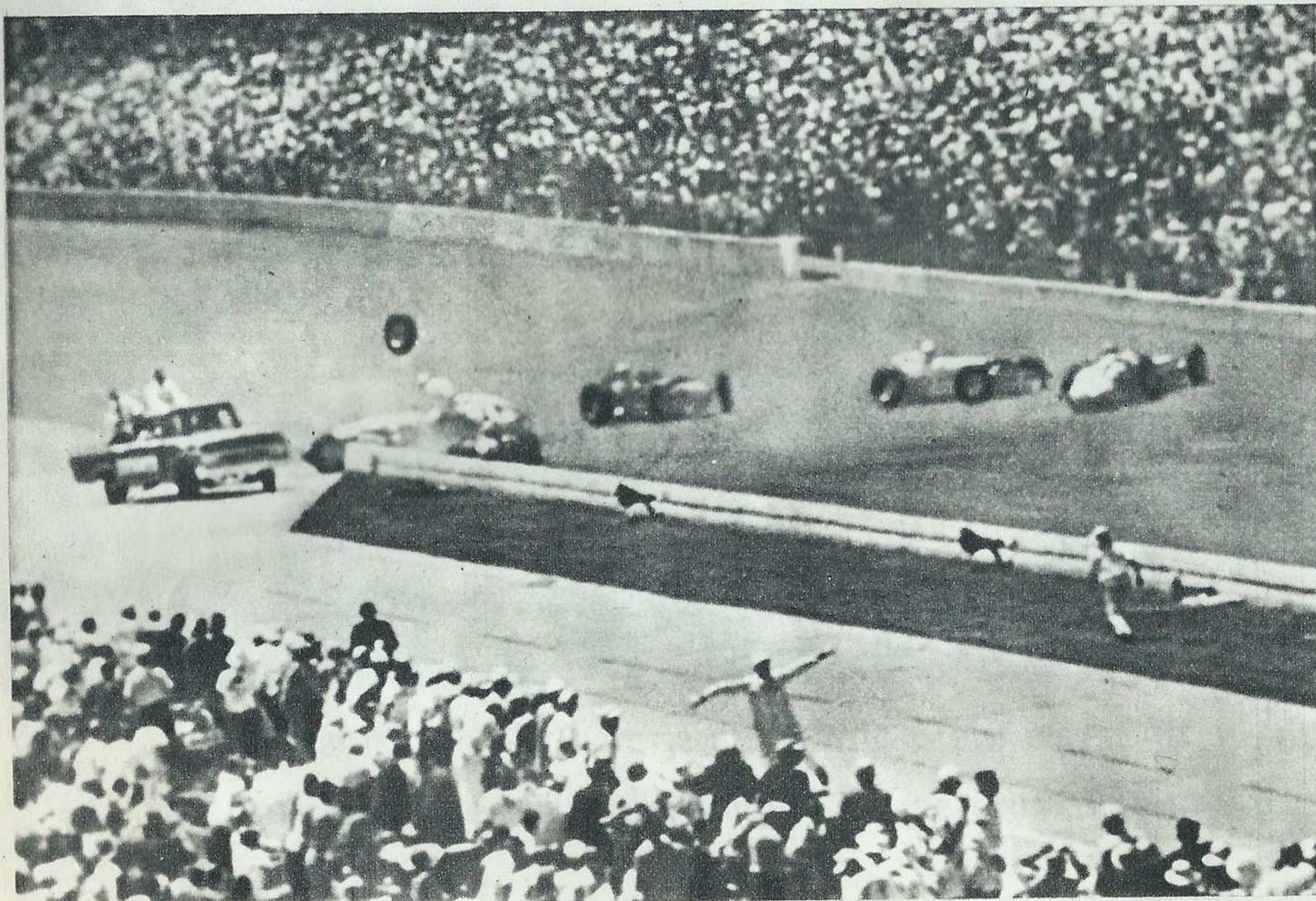
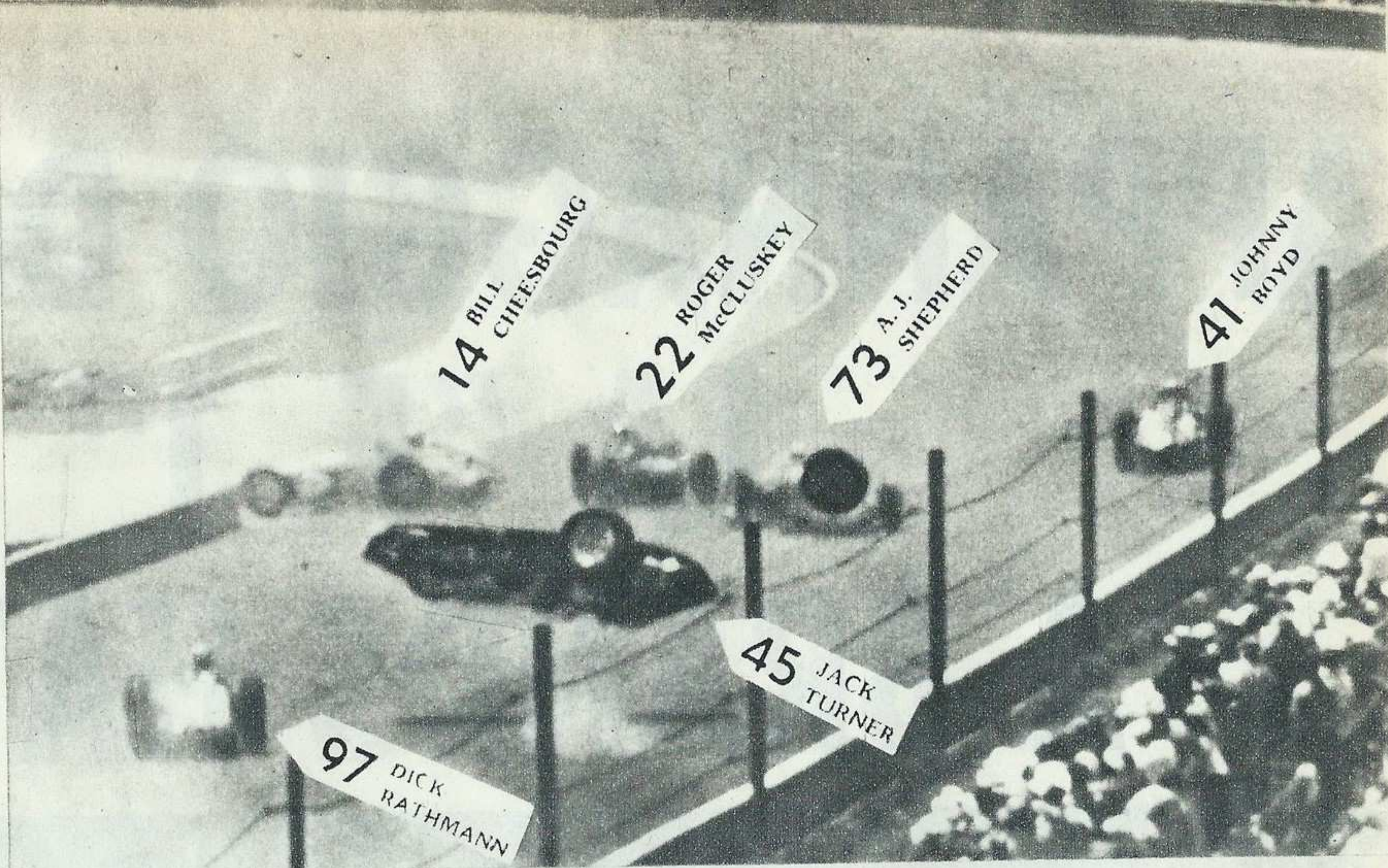
Dopo l'interruzione a luce gialla resasi necessaria per liberare la pista dai rottami delle vetture infortunate, sparsi per 300 metri circa, la sarabanda dei records riprendeva. Brabham, che girava regolarissimo, riusciva a migliorare la sua classifica progressivamente. Verso metà corsa si faceva luce Foyt che iniziava il suo duello finale con



Sachs. Ma da terzo incomodo faceva Ruttman (vincitore del 1952) il quale passava al comando per qualche giro. Poi la classifica era la seguente: Foyt, Ruttman, Sachs, Ward, Rathmann e Goldsmith (nello stesso giro) seguiti da Boyd, Stevenson e Braham. Ruttman doveva ritirarsi, Brabham perdeva tempo in un rifornimento e alla fine la gara emozionante fra Foyt e Sachs aveva termine con la vittoria del primo, che allo stesso tempo conquistava anche il titolo di Campione degli U.S.A. per il 1961 che si disputa su 12 corse.

## RITORNERANNO A INDIANAPOLIS

I protagonisti si sono fermati 4 volte ai loro boxes (l'ultima volta a pochissimi giri dalla fine per errori di calcolo!) ma i loro arresti variavano da



25" a 35" al massimo mentre le 3 fermate della Cooper sono state assai più lunghe. Brabham ha dichiarato che la « 500 Miglia » di Indianapolis è meno stancante di un Grand Prix di Montecarlo, per esempio, e tanto lui quanto John Cooper e Jim Kimberley, (il non dimenticato corridore della Ferrari, oggi mecenate del binomio anglo-australiano) hanno dichiarato che torneranno l'anno venturo, con un motore più potente e con un bagaglio di preziose esperienze. Rimane tuttavia il fatto che in questo dopoguerra il miglior risultato di un europeo a Indianapolis è sempre il 7° posto conquistato da Gigi Villoresi con la Maserati 3000 cc. a 8 cilindri nel 1946.

A Brabham resta il primato di essere il pilota di una macchina europea che è stato in tutti i tempi il più veloce.

### LA CLASSIFICA

1. A. J. Foyt (media 223 km/h 910); 2. Eddie Sachs; 3. Rodger Ward; 4. Clark Shorty; 5. Chuck Stevenson; 6. Bobby Marshman; 7. Lloyd Ruby; 8. All Keller; 9. Jack Brabham; 10. Norman Hall; 11. Gene Hartley; 12. Parnell Jones.

1

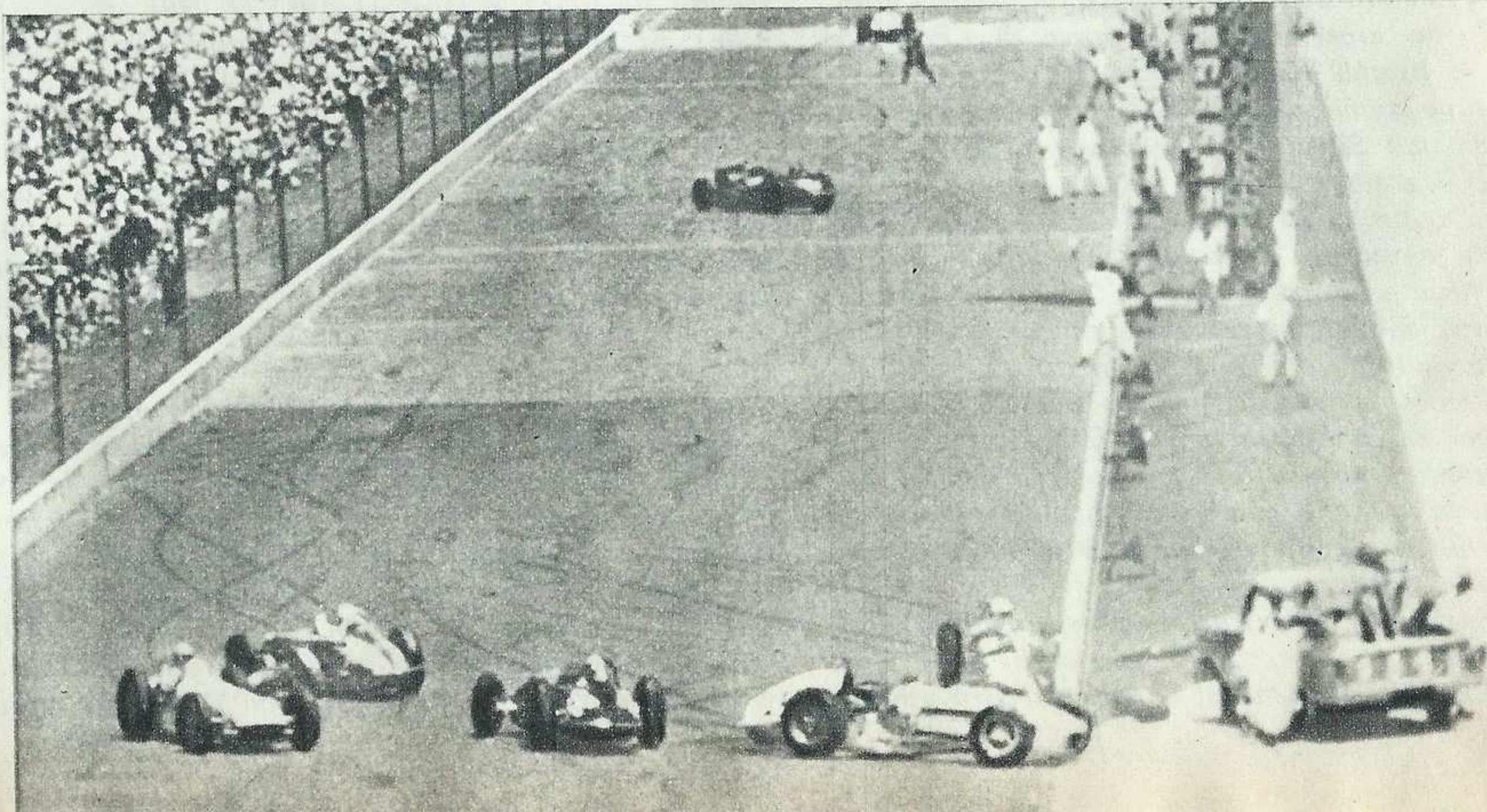
Uno dei molti incidenti capitati in gara: ne è protagonista in questa foto, la Bardahl Special di Jack Turner, che vediamo in basso a destra.

2

Vola la ruota della Bardahl Special di Jack Turner, mentre altri piloti cercano di evitare la vettura accidentata.

3

Un'altra fase dell'incidente in cui è incappato Jack Turner e che ha coinvolto altri concorrenti.

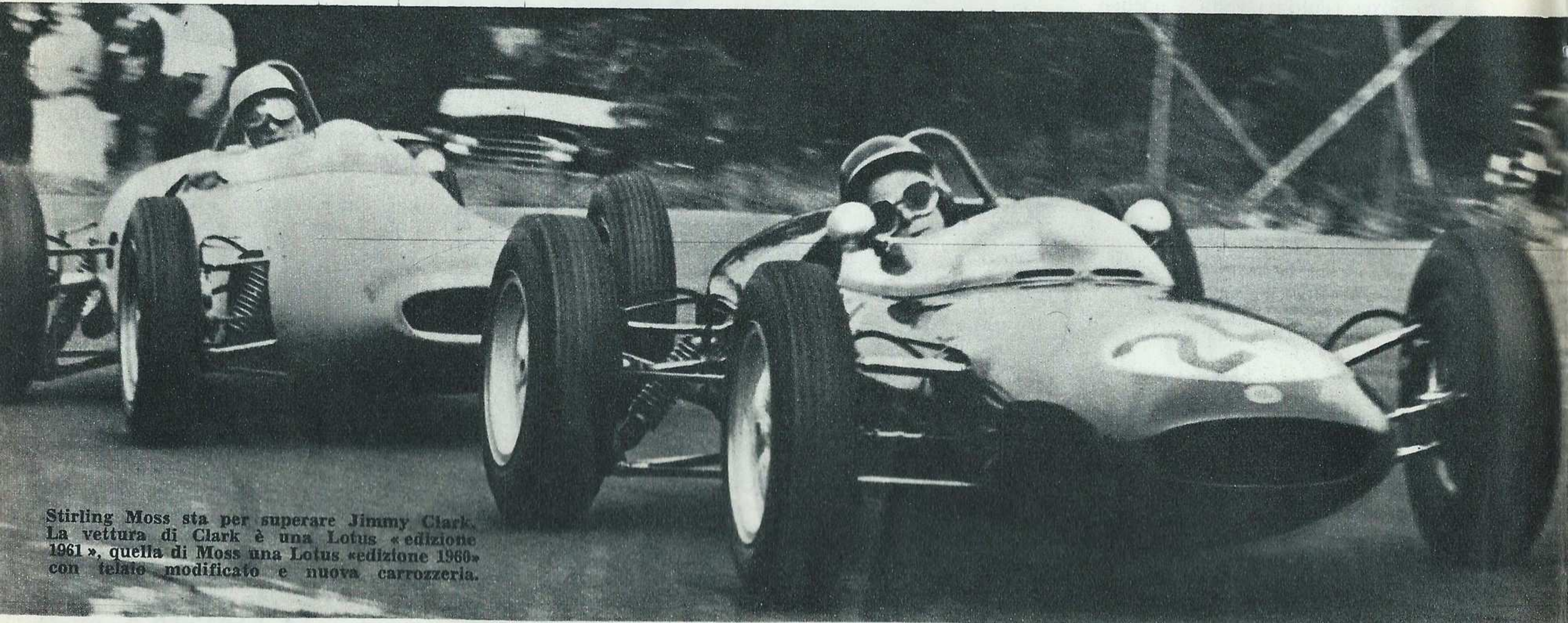




# APPANNAGGIO DI MOSS

## LA "F. 1"

### A BRANDS HATCH



Stirling Moss sta per superare Jimmy Clark. La vettura di Clark è una Lotus «edizione 1961», quella di Moss una Lotus «edizione 1960» con telaio modificato e nuova carrozzeria.

A Brands Hatch in una grande giornata di sport, Stirling Moss ha dimostrato ancora una volta di essere il miglior pilota in senso assoluto

**S**tirling Moss, gran signore delle corse, ha ancora una volta imposto la propria grande superiorità nella prova di «Formula 1» a Brands Hatch trionfando nella massima competizione dell'annata su questo circuito, ossia nel Silver City Trophy.

Il «grande isolato» questa volta guidava una Lotus della Scuderia U.D.T.-Laystall e ha dato a questo aggruppamento la sua prima vittoria a tempo di record. La vettura era una Lotus, come abbiamo detto, ma munita di serbatoi laterali e di una nuova carrozzeria. Tanto Moss, quanto lo svedese Bonnier che correva con una macchina simile della stessa scuderia, ebbero a soffrire moltissimo per bruciature alle gambe causate da perdite di carburante e Bonnier dovette fermarsi ai box molte volte.

Surtees (Cooper) prese la testa alla partenza (Surtees e Moss erano entrambi partiti in prima fila dividendosi l'onore del giro miglio-

re in prova con il tempo comune di 1'42"8) seguito da Clark e Moss (Lotus) G. Hill (B. R.M.) Brabham, McLaren e Salvadori (Cooper). Incidentalmente, tutte le vetture in gara usavano motore Climax 4 cil.

Poi Clark, irruente come sempre, passava Surtees e quest'ultimo sbagliava un cambio, girava su sé stesso e demoliva la parte anteriore della sua carrozzeria. Così Moss passava secondo mentre anche McLaren piroettava e si rovesciava fortunatamente senza danni gravi.

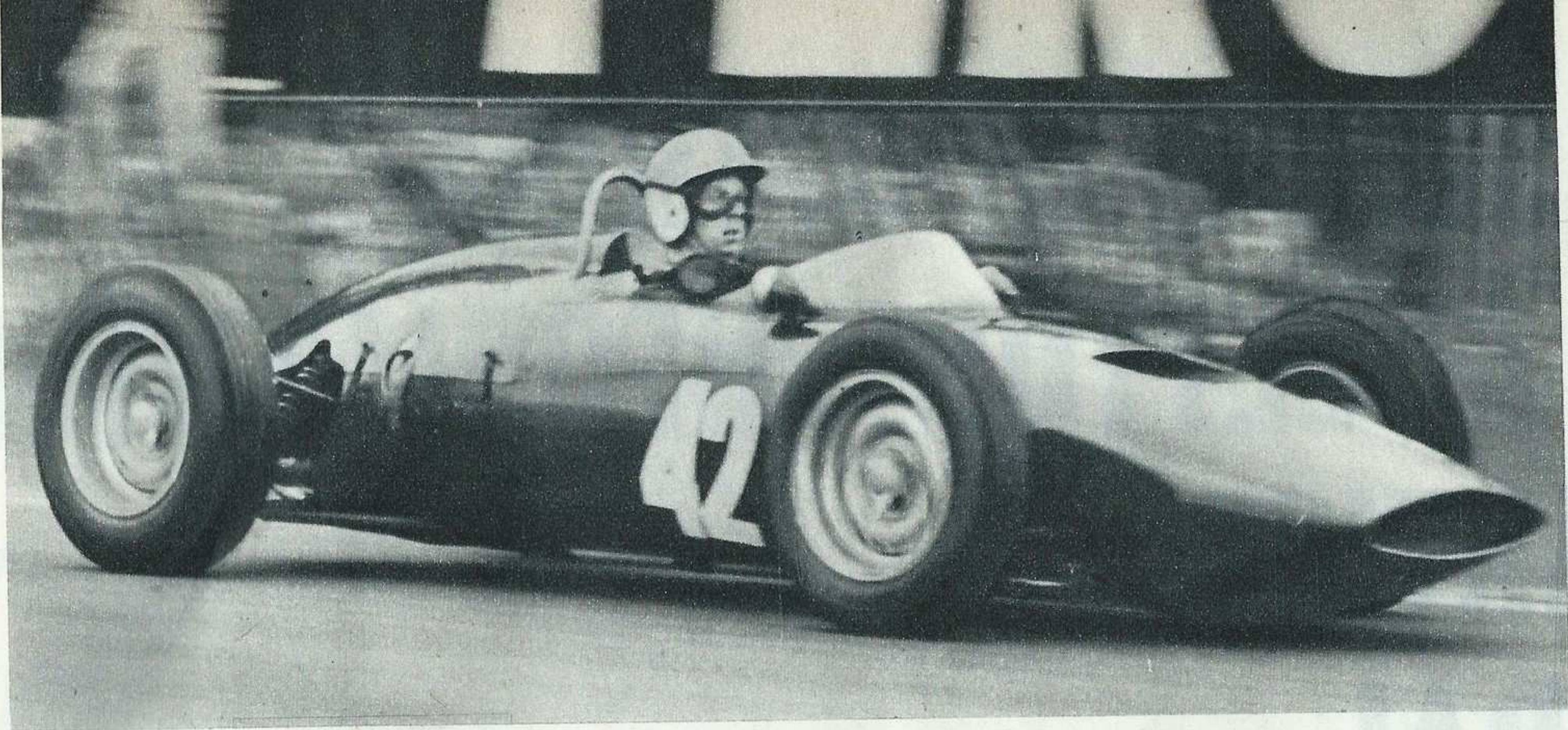
Intanto la corsa veloce e il sole caldo mietevano vittime e i box vedevano un'intensa attività di meccanici. Alla Cooper di Surtees si lavorava di carrozzeria, a quella di Brabham si cambiavano invano le candele, alla B.R.M. di Graham Hill si cercava di sbloccare l'acceleratore, alla Lotus di May si cercava di fissare il sedile, alla Gilby-Climax di Greene di riparare la frizione, alla Cooper di Marsh di

ovviare al surriscaldamento, ecc. ecc.

Intanto Moss controllava da vicino il velocissimo Clark e poi al 48° giro lo passava con autorità e cominciava a rosicchiargli mezzo secondo al giro con regolarità progressiva. Nulla da fare contro il miglior pilota del mondo e infatti la vittoria di Moss apparve inevitabile e meritatissima. Clark finì ottimo secondo e sul finire della gara, Tony Brooks con la B.R.M. riuscì a soffiare la terza posizione a Salvadori. Gurney, Tim Parnell, Marsh e Henry Taylor finivano dal 5° all'8° posto. Il nuovo record sul giro era appannaggio del grande Moss.

Sorpresa nella corsa di Formula «Junior» dove la serie delle affermazioni delle Lotus è stata troncata dalla inattesa ma chiara vittoria delle Gemini-Ford ben guidate da W. T. Moss (non imparentato con Stirling!...) e Mike Parkes. Trevor Taylor, sulla Lotus ufficiale prese la testa agli inizi della corsa e segnò il





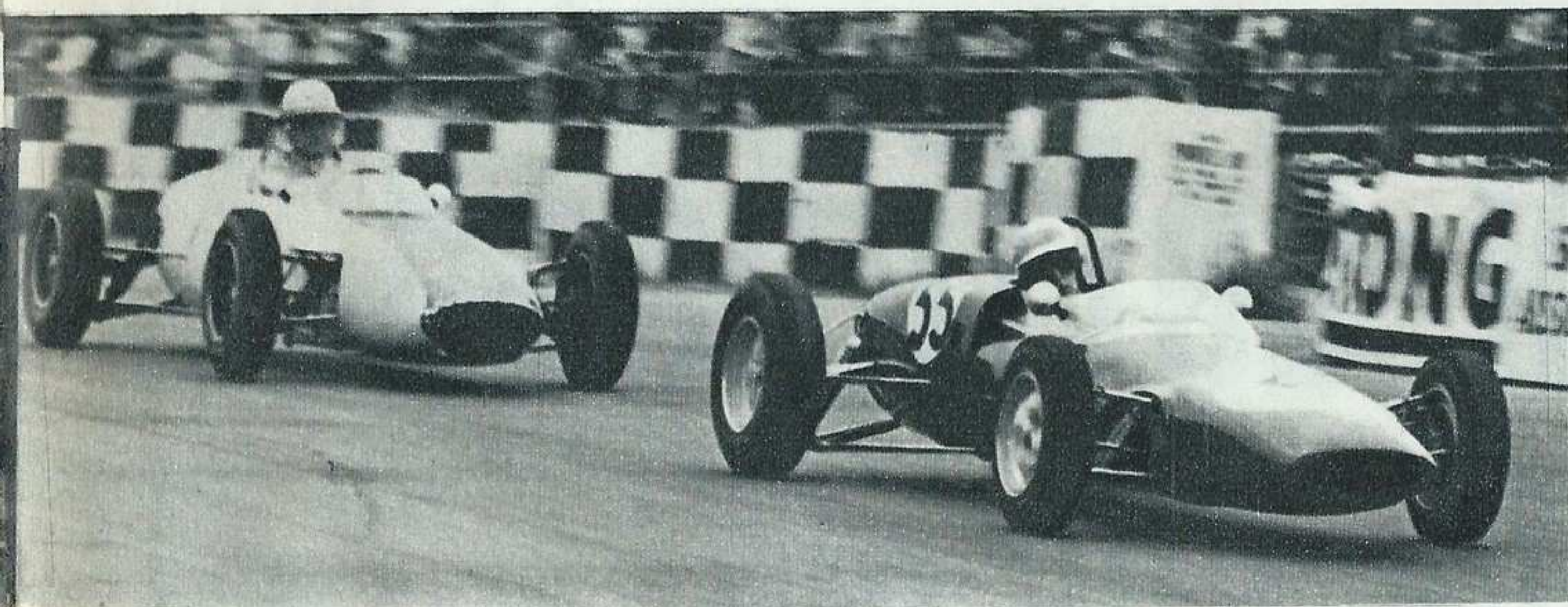
Al terzo posto si è classificata nella gara riservata alle « F. 1 », la B.R. M. con motore Climax di Tony Brooks.

Roy Salvadori al volante di una Cooper di Formula 1; si classificherà al quarto posto.

record sul giro, ma poi un bullone di fissaggio del carburatore si allentò e così la Lotus dovette cedere il comando alle Gemini.

In questa corsa Jim Russell (Lotus) venne a collisione con una Cooper, rovesciandosi senza ferirsi seriamente.

Emozionantissima la corsa per le vetture Gran Turismo. Mike Parkes, rivelazione della stagione, alla guida di una berlinetta Ferrari 250 G.T. di proprietà di Tom Sopwith, riuscì a battere le Jaguar E di Salvadori e Graham Hill. Durante le prove ufficiali, Parkes e Salvadori erano stati accreditati dello stesso tempo, ma alla partenza, Salvadori prese la testa davanti alla Ferrari con la seconda Jaguar in terza posizione. Poi Hill si portò al secondo posto e tentò di superare Salvadori. Questi fece una sbandata ma si riprese bene. Le tre vetture lottavano a distanza ravvicinata e la corsa appariva molto incerta.



In seguito Graham Hill faceva un « tète a queue » e Parkes lo superava attaccando a fondo Salvadori. A prezzo di rischi grandissimi, Parkes riusciva finalmente e due giri dalla fine a superare Salvadori e vincere per un soffio davanti alle due Jaguar, stabilendo al tempo stesso il nuovo record sul giro.

Brillantissima la corsa delle Lotus « Elite » che vinsero la classe 1600 cc. distanziando tutte le vetture di 2500 cc.

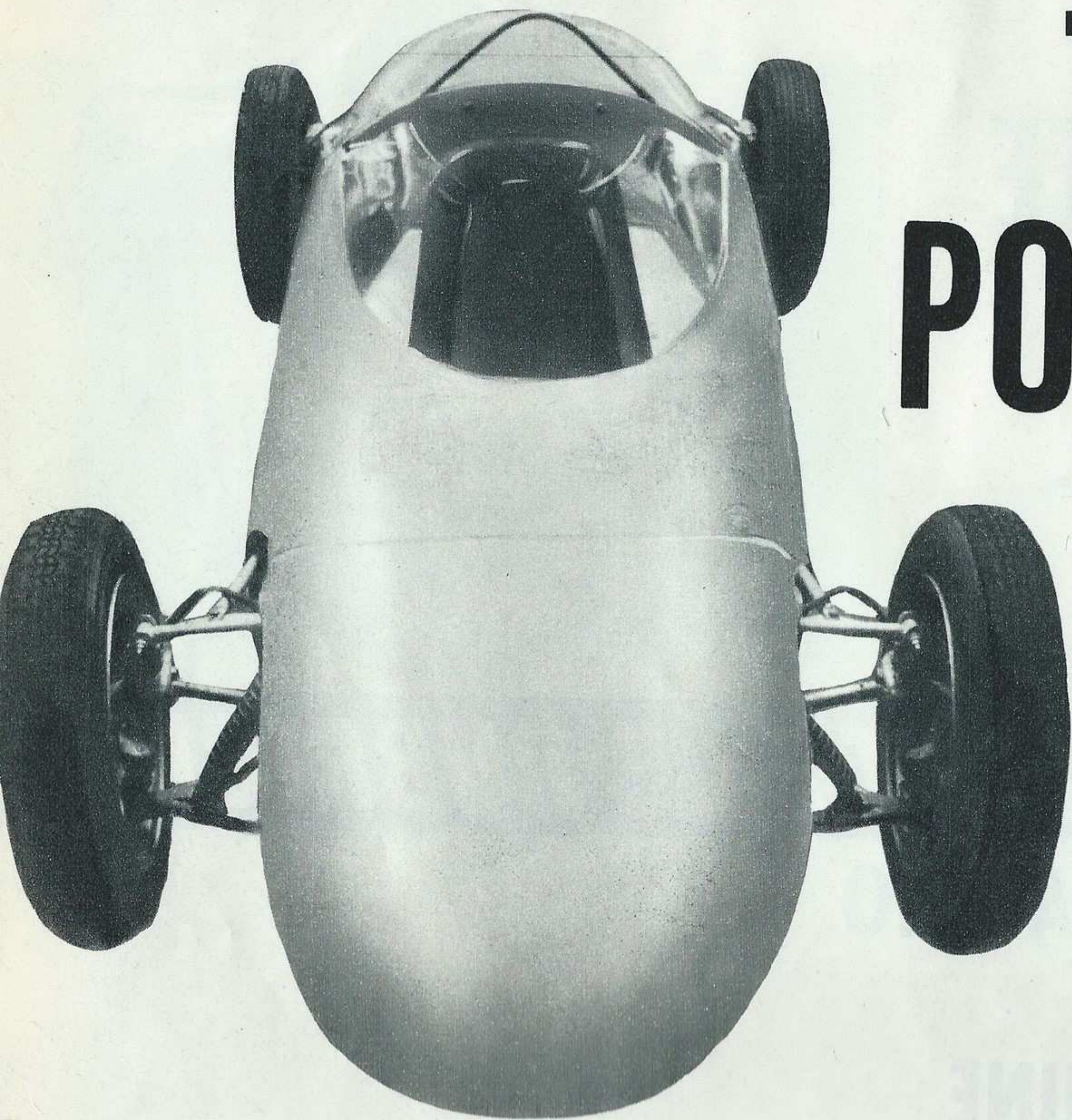
GORDON WILKINS

Due Gemini Ford sono riuscite a Brand Hatch a interrompere le vittorie delle Lotus nella formula Junior. Nella foto vediamo quella del vincitore W. F. Moss.

La Ferrari di Parkes (n. 97) vincitrice nella Gran Turismo, segue le Jaguar « E » di Salvadori (n. 90) e di Graham Hill (n. 95).







# TRAZIONE POSTERIORE NELLA JUNIOR «D. B.»

*Il francese René Bonnet, che tanti successi ha ottenuto sui terreni di gara con le Gran Turismo e Sport a trazione anteriore, si è ora rivolto alla trazione posteriore per un nuovo modello di vettura Junior*

**D**a qualche mese René Bonnet sta lavorando assiduamente nella sua officina di Champigny attorno a una nuova Junior di 1000 cc. di cilindrata. E' noto che in questi ultimi tempi la tecnica costruttiva delle macchine da corsa, soprattutto per merito degli inglesi, che hanno raccolto anche i maggiori successi, si è alquanto evoluta. Il costruttore di Champigny ha analizzato le cause di questo predominio delle vetture d'oltre Manica, « cause » che riguardano la sistemazione posteriore del motore, la leggerezza del complesso, l'ottima profilatura aerodinamica, ecc. e ha cercato di assimilarne i principi tecnici. E' nata così la nuova Junior, che si discosta dal modello precedente e dalla produzione di questa casa avendo il motore e la trazione posteriori.

Il telaio è tubolare, costituito da due tubi di grande diametro infe-

riormente, che svolgono la funzione di parte resistente del telaio stesso; su questi tubi è realizzata poi la parte in traliccio, in tubi di diametro inferiore. La parte posteriore della Junior, permette ora di sistemare il motore completamente entro la carrozzeria, eliminando le rigonfiature laterali che caratterizzavano la precedente Junior a motore anteriore. La sospensione anteriore a ruote indipendenti, è a bracci triangolari trasversali inferiormente, mentre superiormente vi sono dei bracci trasversali semplici, ai quali si attaccano due bracci di spinta, destinati a correggere le reazioni negative in frenata. Anche posteriormente vi sono due bracci triangolari trasversali inferiormente e dei bracci semplici superiormente, con bracci di spinta longitudinali. Le molle sono cilindriche elicoidali, con ammortizzatori idraulici telescopici. Per meglio adattarsi

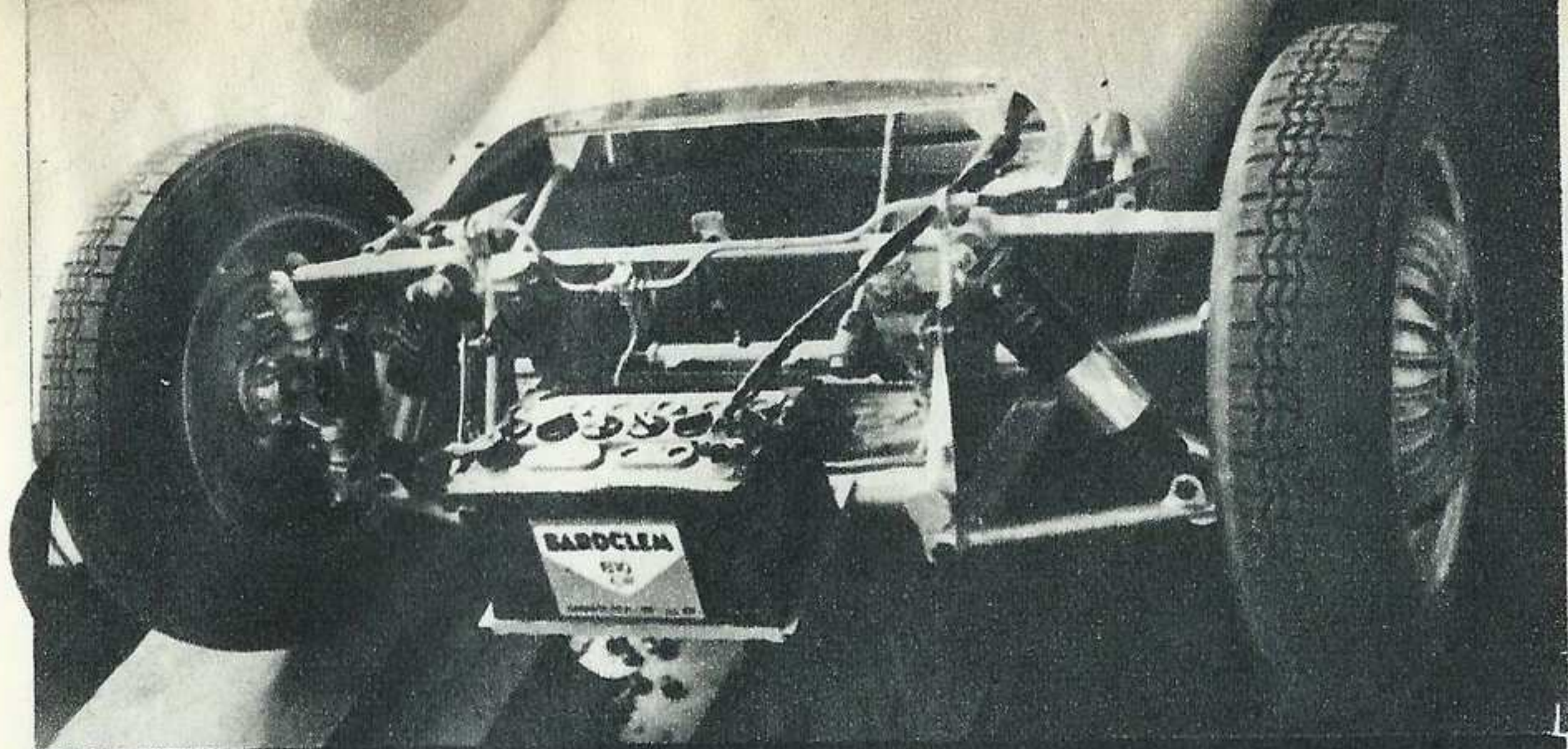
alle singole esigenze dei vari circuiti, è stata prevista la possibilità di variare rapidamente la geometria delle sospensioni posteriori.

I freni a tamburo sono gli *Alfin*, con tamburi alettati generosamente e che hanno dato già ottimi risultati a Le Mans, sulle vetture « Sport » e « Gran Turismo » *D.B.* Lo sterzo è a pignone e cremagliera e la batteria è stata sistemata anteriormente, in modo da ottenere un'adeguata distribuzione dei pesi. Per il medesimo scopo i due serbatoi del carburante, della capacità di 15 litri ciascuno sono stati disposti lateralmente a fianco del sedile del pilota.

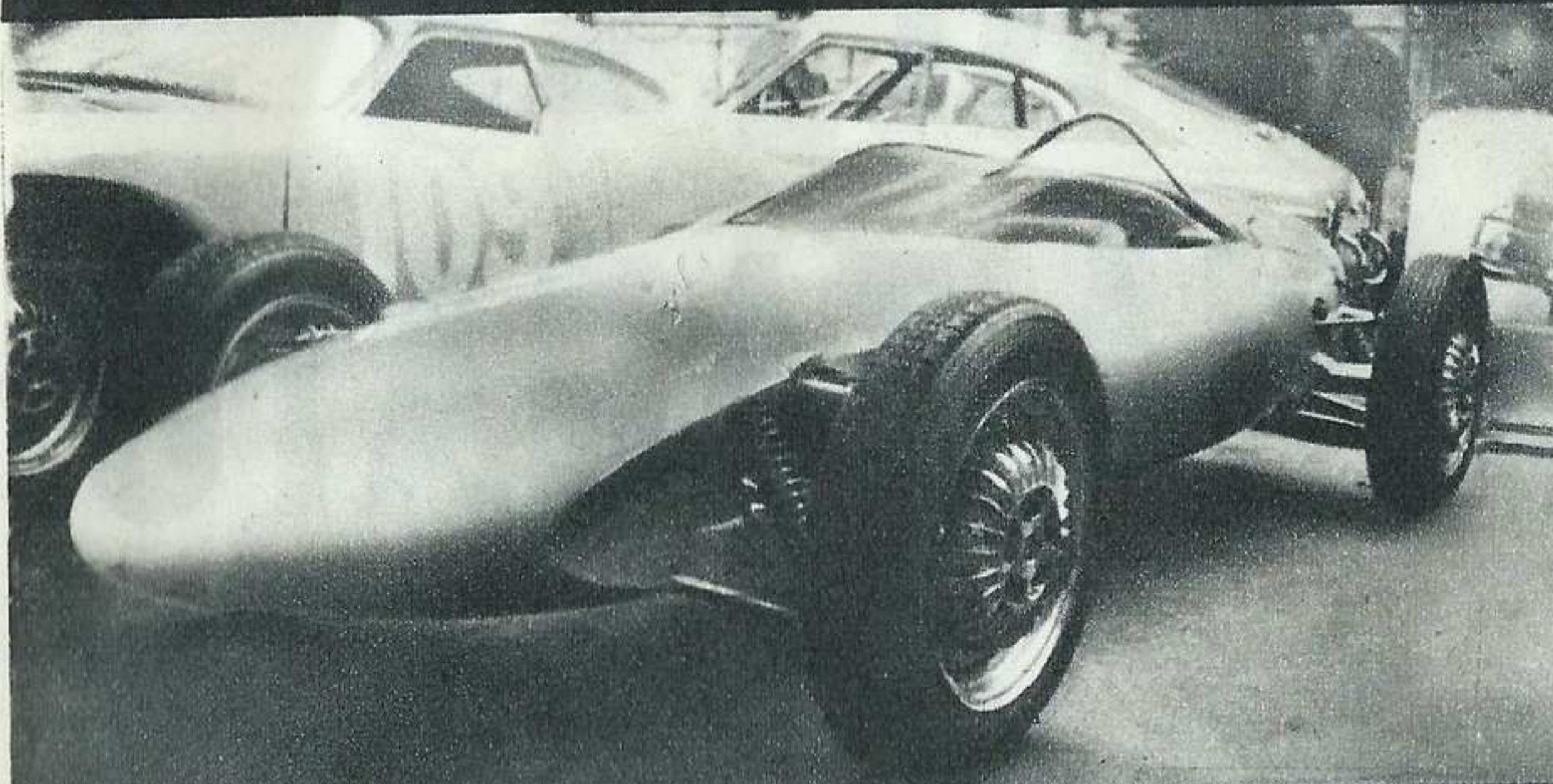
Il motore, derivato dal bicilindrico *Panhard*, ha una cilindrata di 954 cc. e rende una potenza di 74 CV a 6300 giri/minuto. Il costruttore spera però dopo le prime esperienze in pista di raggiungere il limite degli 80 CV, valore che permetterebbe di affian-

carsi alle realizzazioni inglesi che impiegano il versatile motore *Ford* « 105 E ». Il motore è fissato al telaio per mezzo di cinque supporti. Il cambio è a quattro marce, con leva di comando situata sulla destra del posto di pilotaggio. Il raffreddamento ad aria, è assicurato per mezzo di due condutture laterali che prelevando l'aria dal frontale della monoposto, dove sono le ruote, la convogliano verso la presa d'aria della ventola di raffreddamento, che si trova dietro al sedile. Quest'ultimo, è stato fonte di non pochi problemi, dato che si è dovuto soddisfare all'esigenza di un buon assetto di guida, (che secondo il costruttore francese non deve essere troppo disteso come è sulla nuovissima *Lotus*), e nello stesso tempo non troppo eretto per non danneggiare la profilatura e la sezione frontale della carrozzeria. Dalle fotografie che pubblichiamo, si può

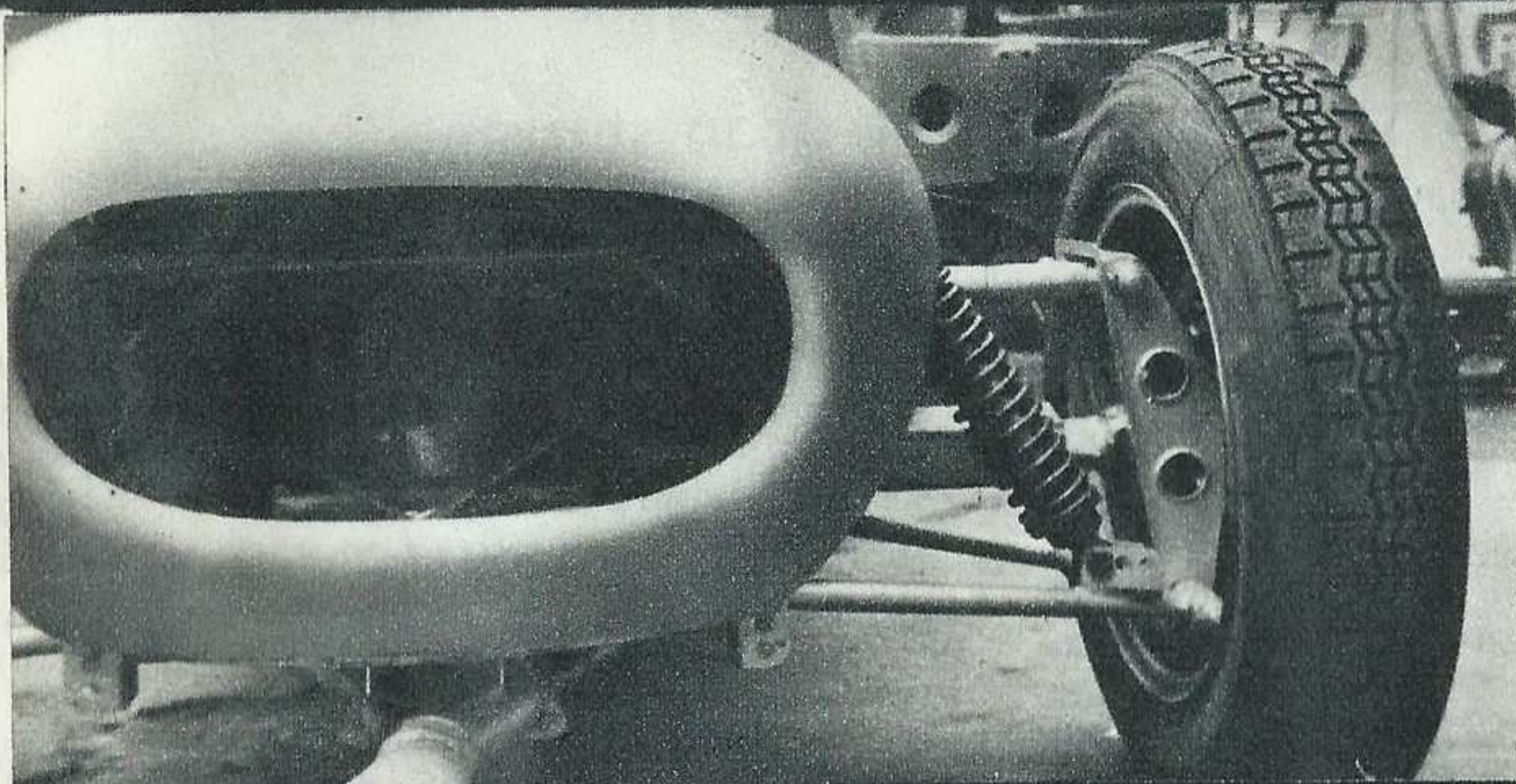




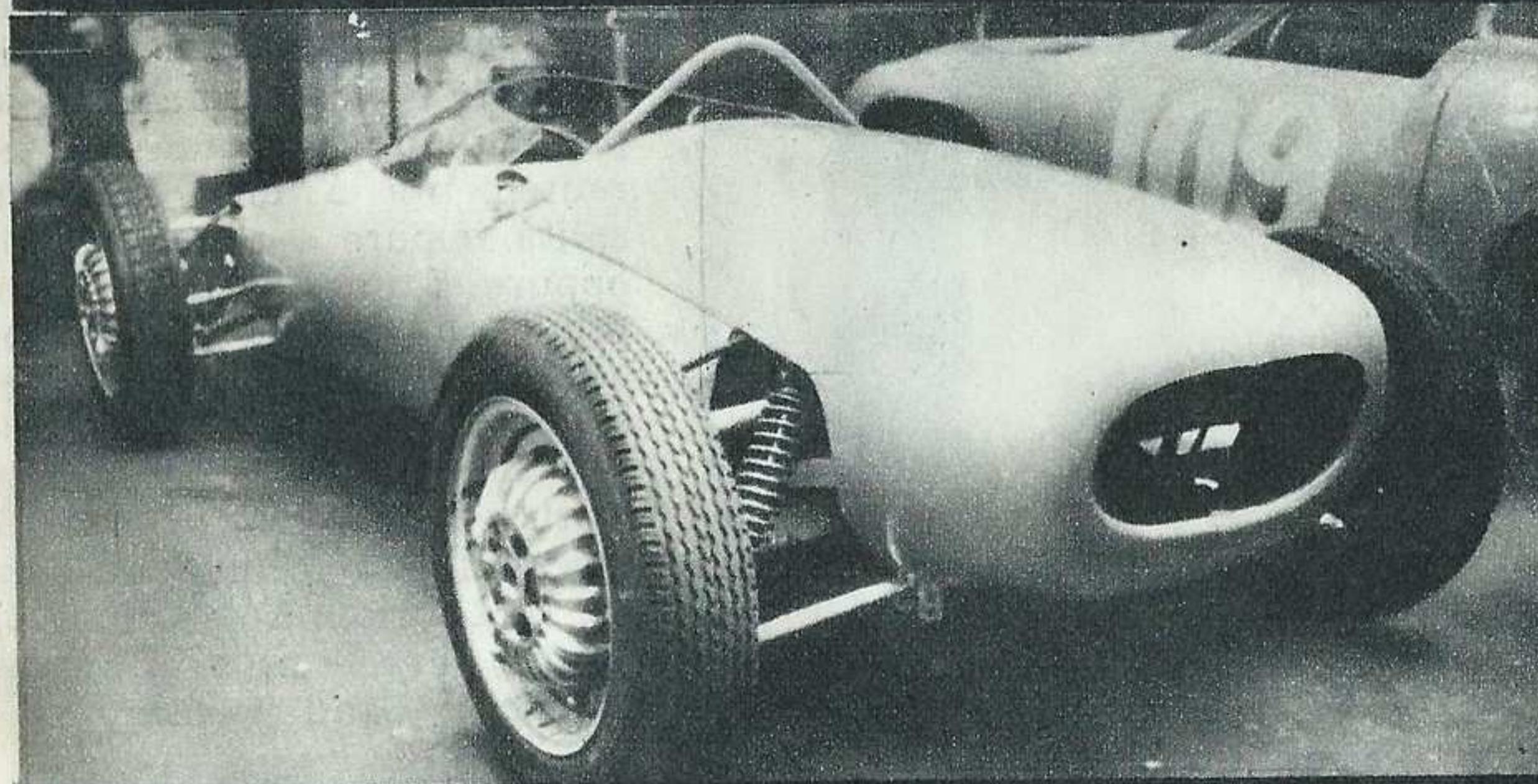
La sospensione anteriore della Junior «DB». Si noti la batteria sistemata davanti all'avantreno.



E' stata ottenuta questa profilatissima carrozzeria grazie all'adozione del motore «DB» raffreddato ad aria sistemato posteriormente.



Particolare della sospensione posteriore della Junior costruita da René Bonnet, con portamozzo lavorato.



La parte posteriore della carrozzeria della Junior «D.B.» con il foro d'uscita dell'aria di raffreddamento.

notare facilmente la aerodinamicità di questa Junior, che grazie anche al fatto di non richiedere anteriormente la presa d'aria per il radiatore, ha un frontale particolarmente attraente. Il primo esemplare ha la carrozzeria in lamiera di alluminio ma è prevista anche la costruzione della carrozzeria in fibra di vetro. Il peso è naturalmente di 360 kg.; il passo di cm. 220 la carreggiata anteriore e posteriore di

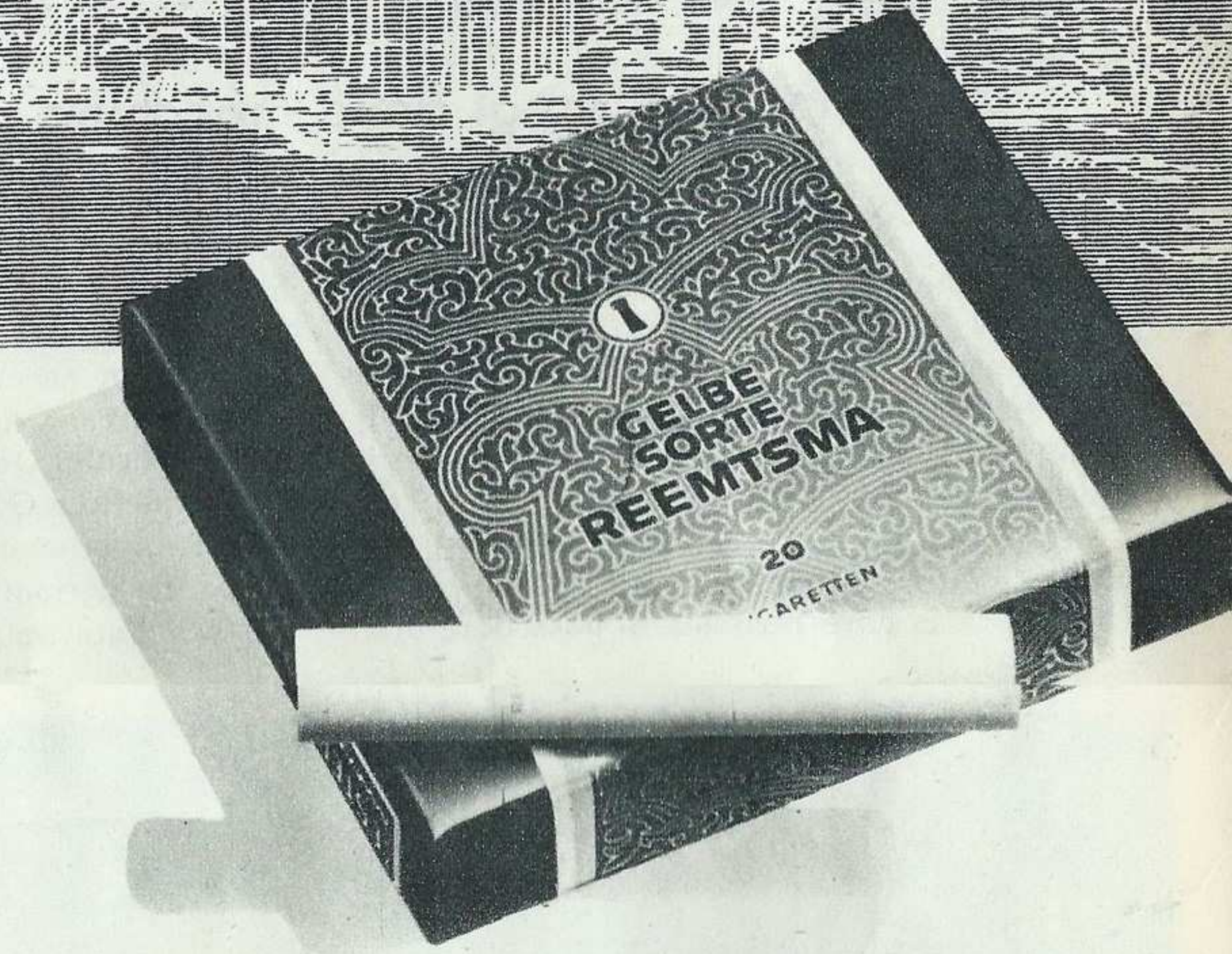
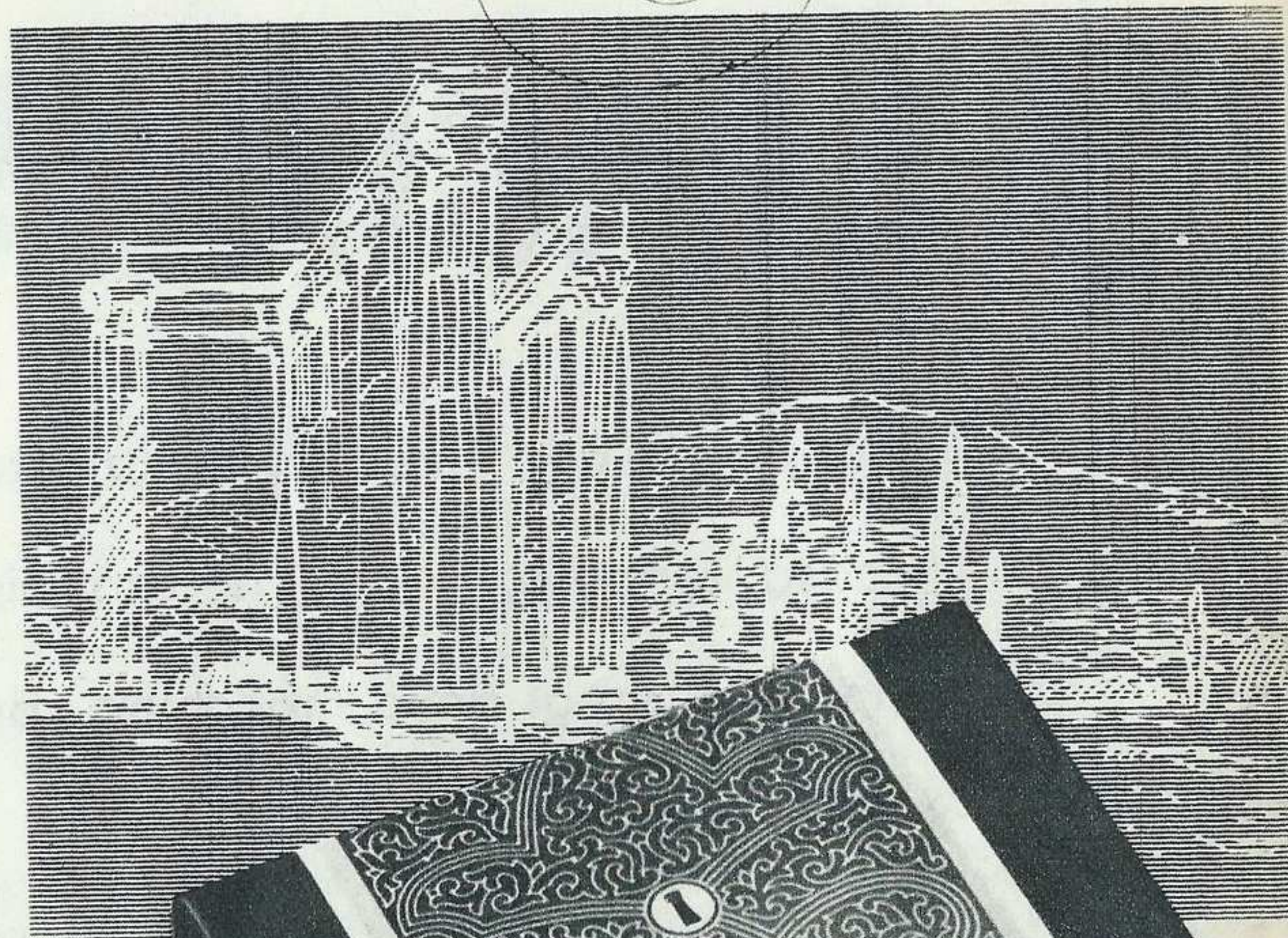
cm. 122; la distanza minima da terra è di circa cm. 8.

Con questa realizzazione, che si avvale della notevole esperienza della Casa francese *Deutsch & Bonnet*, si assisterà a un rinnovato duello, questa volta con un terzo incomodo che affiancherà i costruttori italiani: nello sforzo di togliere agli inglesi quel predominio che mantengono indisturbati da più di un anno.

P. P.

Classica per gente di classe

# La raffinata Sigaretta orientale



## GELBE SORTE

La GELBE SORTE della Casa Reemtsma è simbolo di classica raffinatezza del gusto europeo.

In vendita presso le Rivendite Generi di Monopolio autorizzazione Minital No. 04/7491 del 12/5/1960



PROTAGONISTA IL MALTEMPO ANCHE ALLA PROVA TOSCANA



# GOVONI (MASERATI)

# EGUAGLIA IL RECORD ALLA «CONSUMA»

La «Coppa della Consuma», la quale anche quest'anno era valida per i vari campionati italiani e per il Trofeo della Montagna, ci ha spinti a fare una considerazione, che ci sembra di grande importanza soprattutto ai fini sportivi: la mancanza da più parti riscontrata di rincalzi nel settore delle vetture sport, che possano in un prossimo futuro, prendere il posto o anche soltanto importunare, la supremazia degli attuali «dominatori» delle corse in salita. Se infatti si scorrono le classifiche di tutte le competizioni in salita di quest'anno, i piloti che possono aspirare alla vittoria assoluta, sono sempre i soliti, unica eccezione quando sopravvengono fatti extrasportivi (quali ad esempio il maltempo) perchè allora ogni pronostico viene logicamente sovvertito. Quali le cause di tutto ciò? Un motivo soltanto a nostro avviso è valido e cioè il fatto che la nuova Formula Junior ha portato via, alle corse di velocità in salita, tutti quei giovani che potevano rappresentare gli eventuali rincalzi. Del resto da più parti si è fatto presente che le «crono-scalate» vanno perdendo sempre più di importanza.

Una soluzione a questa situazione potrebbe esserci e cioè far sì che tutti gli organizzatori aprano le porte alla Junior anche per le gare in salita. Si potrebbe così assistere a un confronto tra le monoposto e le vetture sport, si aprirebbe l'orizzonte dei probabili vincitori, dando maggior incertezza tecnica al confronto e nello stesso tempo rendendolo agonisticamente molto più interessante.

Alla Consuma le junior non erano state ammesse e quindi soltanto tra le vetture della categoria sport si è impennata la battaglia per il primo posto assoluto. Odoardo Govoni sempre al volante della sua efficientissima Maserati «2000» e Ludovico Scarfiotti al volante dell'O.S.C.A. «1600» erano i due maggiori candidati alla vittoria assoluta, il primo avvantaggiato da un mezzo più potente, il secondo dalla maggiore maneggevolezza della propria O.S.C.A. Forse tra i due, un punto in favore andava a Ludovico Scarfiotti, al quale appartene-



neva il record della «Coppa della Consuma» sin dal 1959 con il tempo di 6'04"1/5 corrispondente a una media di 103,782 Km/h.

Alla resa dei conti, la meglio l'ha avuta Odoardo Govoni, che ormai deve essere considerato l'imbatibile specialista delle gare in salita. Il centese è giunto alla sommità, uguagliando il primato di Scarfiotti e precedendo il pilota dell'O.S.C.A. di 3"1/5: un soffio se si considera che la gara si disputa su di un tracciato di ben dieci chilometri e mezzo. E' giusto quindi accomunare ambedue questi conduttori nello stesso elogio.

Al terzo posto Mennato Boffa con la Maserati «2000» il cui rendimento non è stato costante per noie alla propria macchina. Una autentica sor-

► A pari merito con Natili, si è piazzato Edoardo Lualdi su Ferrari «250 G.T.».

► Cesare Fiorio su Lancia «Appia Zagato» ha vinto la propria classe.

presa invece la gara di Massimo Natili che con una Glaur «1000» ha segnato il tempo di 6'42"2/5, lo stesso tempo di Edoardo Lualdi Gabardi con la Ferrari «250 GT». Ambedue questi conduttori si sono classificati al quarto posto assoluto.

Le classifiche che accompagnano queste nostre note riportano i vari vincitori di classe. L'organizzazione è stata come sempre perfetta.

G. M.



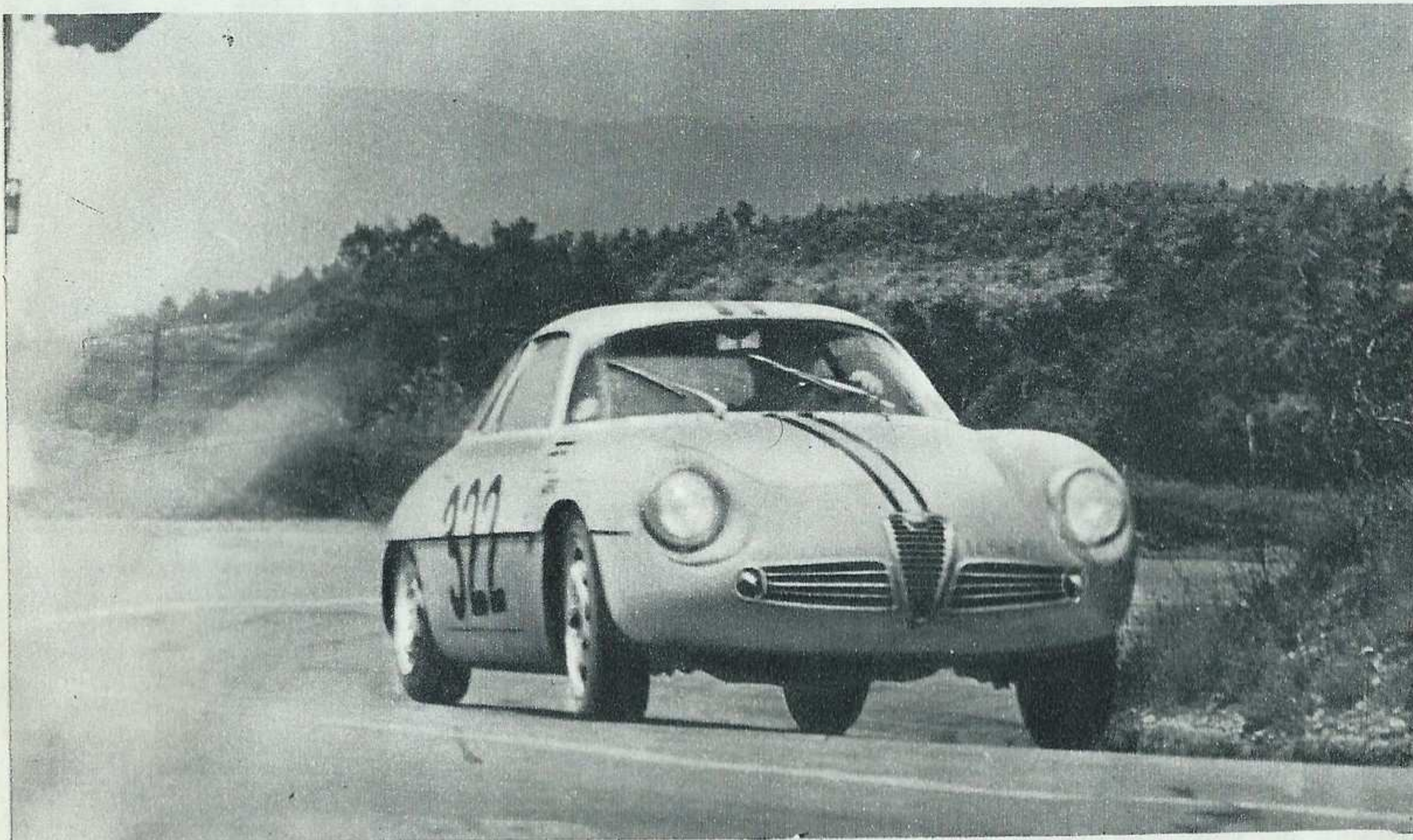


Il vincitore assoluto Odoardo Govoni (Maserati «2000») impegnatissimo lungo il tracciato.

Secondo assoluto si è classificato Lodovico Scarfiotti che aveva a sua disposizione l'O.S.C.A. «1600».



Massimo Natili, che ha disputato nel 1961 alcuni Grand Prix con la «Centro-Sud» ha corso con una Giaur «1000»; ha sorpreso tutti conquistando il quarto posto.



Magnifica la prova di Adolfo Tedeschi al volante dell'Alfa «Giulietta S.Z.», vincitore di classe.

Romano Bacci, su Fiat «600 D», da lui stesso preparata, si è imposto nella propria classe.



## LE CLASSIFICHE

### CLASSIFICA GENERALE

1. Govoni Odoardo (Maserati 2000) in 6'04"1, media oraria km. 103,782; 2. Scarfiotti Lodovico (Osca 1600) 6'07"2; 3. Boffa Mennato (Maserati 2000) 6'17"4; 4. Natili Massimo (Giaur 1000) e Lualdi Gabardi (Ferrari 250).

### TURISMO

#### Fino a 500 cc.:

1. Massoni Luciano (Fiat 500) in 8'41"2, media oraria km. 72,492; 2. Cintolesi Mauro (Fiat 500) 8'53"3; 3. Martini Romano (Fiat 500) 8'58"1.

#### Fino a 700 cc.:

1. Varese Gianni (Fiat 600) in 8'12"2, media oraria km. 76,797; 2. Scorzoni Paolo (Fiat 600) 8'24"2.

#### Fino a 850 cc.:

1. Bacci Romano (Fiat 600 D) in 7'50"3, media oraria km. 80,346; 2. Cussini Lanzo (Fiat 600 D) 7'52"1.

#### Fino a 1150 cc.:

1. Cabella Luigi (Fiat 1100 TV) in 7'46"1, media oraria km. 81,091; 2. Martelli Guido (Fiat 1100 TV) 7'53"1.

#### Fino a 1300 cc.:

1. Ricci Riccardo (Giul. TI) in 7'14"3, media oraria km. 87,034; 2. Genta Fiorenzo (Giul.) 7'21"1.

### GRAN TURISMO

Fino a 700 cc.: 1. Cella (Abarth 700) in 7'10"1, media oraria km. 87,906; 2. Frisori Silvano (Fiat Ab. 700).

### Fino a 1000 cc.:

1. Redes Armando (Fiat Ab. 1000) in 7'30"3, media oraria km. 83,937; 2. Masetti Ugo (Fiat Ab. 850) 8'42"2.

### Fino a 1150 cc.:

1. Fiorio Cesare (Lancia Appia) in 7'18"4, media oraria km. 86,257; 2. Matich (Lancia AZ) 7'24"3.

### Fino a 1300 cc.:

1. Tedeschi Adolfo (Giul. SZ) in 6'46"1, media oraria km. 93,072; Kim (Giul. SZ) 6'47"2.

### Fino a 2500 cc.:

1. Cabianca Giulio (Lancia F. Z.) in 6'50"2, media oraria km. 92,095; 2. Acutis Giorgio (Porsche Carrera) 7'03"1; 3. Noris (Maserati 2000 Z) 7'11"1.

### Oltre 2500 cc.:

1. Lualdi Gabardi Ed. (Ferrari 250 GT) in 6'42"2, media oraria km. 93,933; 2. Canti Luciano (Ferrari 250 GT) 6'44"4.

### SPORT

#### Fino a 1000 cc.:

1. Natili Massimo (Giaur 1000) in 6'42"2, media oraria km. 93,933; 2. Stanga Gianfranco (Osca 1000) 6'47"1.

#### Fino a 2000 cc.:

1. Govoni Odoardo (Maserati 2000) in 6'04"1, media oraria km. 103,782; 2. Scarfiotti Lodovico (Osca 1600) 6'07"2; 3. Boffa Mennato (Maserati 2000) 6'17"4.



# IL MALTEMPO IMBROGLIA LE CARTE ALLA «CIVIDALE-CASTELMONTE»

Vittoria a sorpresa di una Fiat «600 D»



I due primi classificati nella graduatoria generale; a sinistra Giuseppe Predolin (2° assoluto) e a destra Valentino Della Ricca (1° assoluto)



Domenico Longato su Porsche vincitore di classe.

Il vincitore assoluto Valentino Della Ricca su Fiat «600» preparata da Trivellato.



Vanni Zuliani (il popolare pilota friulano che proprio quest'anno si è ritirato dall'attività agonistica) nella sua veste di Presidente della «Pro Cividale», salutando i concorrenti al termine della premiazione, esprimeva l'augurio di rivederli nel prossimo anno alla partenza della «Cividale-Castelmonte» in edizione nazionale.

Questa aspirazione era già riecheggiata nelle parole del Sindaco Sen. Pelizzo ed in quelle del Presidente dell'A. C. Udine, Ing. Rizzani, che ha ricordato la prima edizione della gara svoltasi nel 1959, anno difficile per l'automobilismo sportivo, la battuta d'arresto del 1960 dovuta allo sforzo finanziario del Sodalizio per la nuova sede e per la realizzazione di quel bellissimo «Auto-club Palace-Hotel» che ha risolto la carenza ricettiva di Udine ed, infine, questa riuscita seconda edizione che ha offerto la misura della sportività e dell'entusiasmo della gente friulana.

Cividale, la «Forumjuli» romana, sede di duchi Longobardi e di Patriarchi e suggestiva località turistica, merita che il suo nome sia legato ad una corsa di importanza nazionale e gli sforzi congiunti dell'A. C. Udine e della «Pro Cividale» potranno certamente portare a tale risultato.

Il percorso, pur breve nei suoi 7 km. di sviluppo, è particolarmente impegnativo e presenta difficoltà notevoli per la varietà delle sue curve che richiedono ognuna una impostazione particolare, per le sue pendenze or ripide, or dolci, per il falsopiano e la discesa: un percorso misto veramente interessante quello che da Cividale porta al famoso Santuario di Castelmonte.

Oltre al percorso ed all'organizzazione (ben curata dal Dr. Asquini, dall'Avv. Candolini, e dall'Avv. Gamberini con i suoi collaboratori), ci ha favorevolmente impressionato la folla presente alla manifestazione. Un numero di spettatori che ha seguito lo svolgimento sotto la pioggia imperversante; spettatori accorsi con il maltempo e che hanno resistito imperterriti fino alla fine, quasi partecipi della corsa stessa: una folla che merita la sua gara nazionale.

«Noris» aveva la corsa in tasca e le prove della vigilia nelle quali — senza impegnarsi — aveva abbondantemente battuto il primato con un 5'23"5/10 (p.p. Fravolini 5'45"9/10), che lo metteva al sicuro da ogni sorpresa (la «Sprint» di Predolini aveva segnato 5'39", la «1900» di Giuliani 5'52"2/10 e la «850» Berlinetta di Vico 5'47"4/10) gli affidavano il ruolo di vincitore assoluto. Purtroppo però per il veronese il maltempo imbrogliava le carte sovvertendo ogni pronostico

e la potente Maserati «2000 Zagato» non riusciva, in tali condizioni, a tenere bene la strada; la sfortunata poi interveniva bloccando il tergicristallo e «Noris» si vedeva costretto ad arrivare in cima ad andatura turistica. Decisamente questo è un anno «no» per il neo campione italiano!

Invischiati dal maltempo i favoriti, balzava in primo piano la Fiat 600/D di Valentino Della Ricca che andava a cogliere in cima a Castelmonte una sorprendente vittoria assoluta alla media di 69,589 km/h. Il giovane goriziano che è alle sue prime gare di velocità, ha fatto una bella corsa ed il suo tempo, data la situazione, è ragguardevole. Predolin ha conquistato il secondo posto ad oltre 2" dal compagno di Scuderia, battendo per soli 5/10 di secondo il bravo «Mecki» che portava la sua Giulietta T. I. al terzo posto assoluto precedendo di un soffio (1/10 di secondo!) la Fiat Sport di Vico che a sua volta batteva la Porsche di Longato per 1". C'è da dire che «Mecki», senza una malaugurata uscita di strada verso il finale, avrebbe forse potuto cogliere l'assoluto.

Hanno vinto le rispettive classi, oltre ai già nominati Della Ricca, Predolin, «Mecki», Longato e Vico, Bissacco (Fiat 500), Minen (B.M.W. 700), Lazzari (Fiat 1100), Galli (Fiat Abarth 700), Sacilotto (Fiat Abarth 1000) e Di Manso (Appia Zagato G. T.).

Perfetto direttore di gara il Comm. Eugenio Chiaradia e rapido e preciso il servizio di cronometraggio diretto da Walter Croatto.

SARO ROLANDI

## LA CLASSIFICA GENERALE

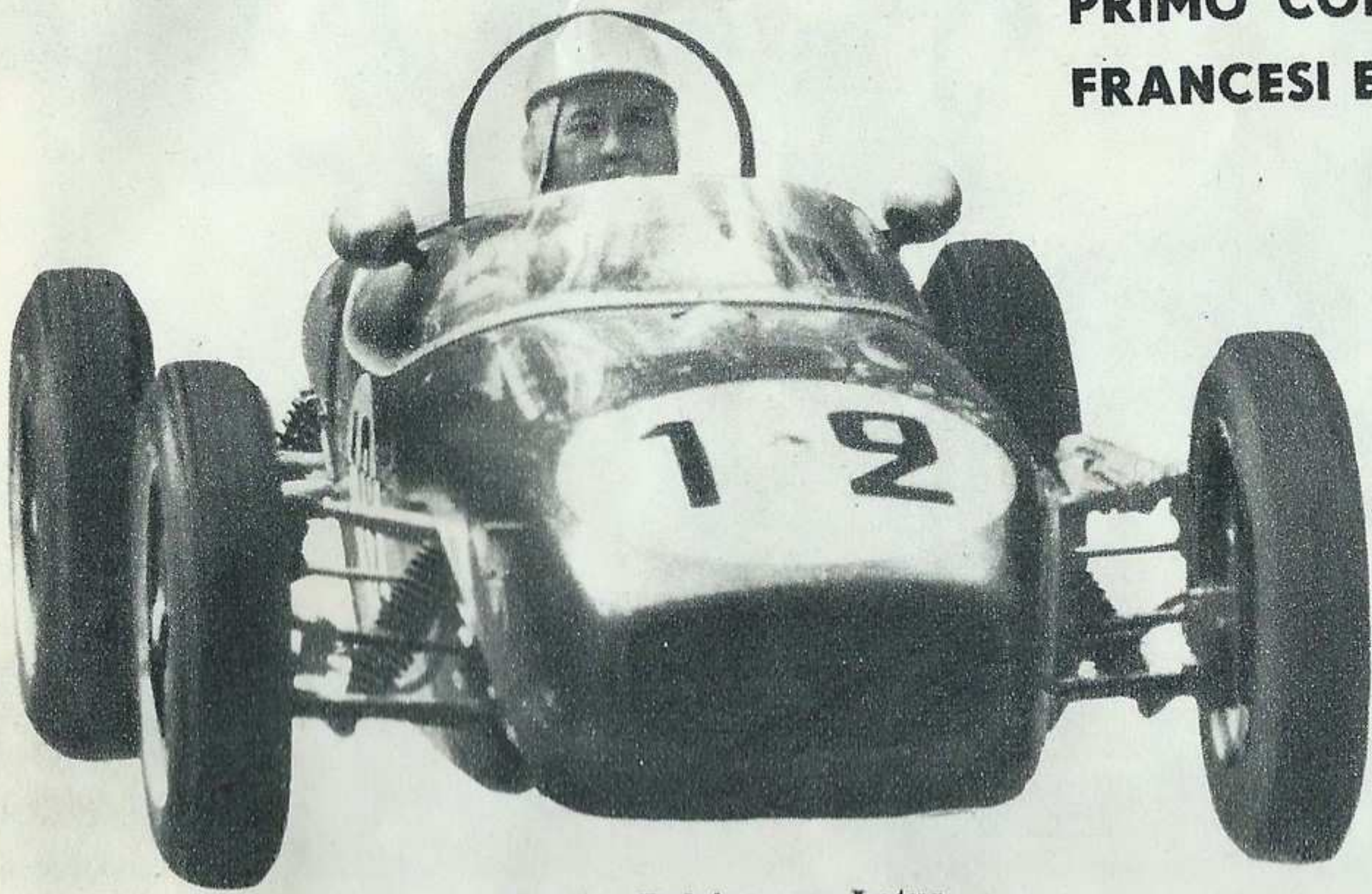
- 1) Della Ricca Valentino (Fiat 600/D) 6'07"3/10 media 69.589;
- 2) Predolin Giuseppe (Giulietta S.V.) 6'09"4/10;
- 3) «Mecki» (Giulietta T.I.) 6'10"1/10;
- 4) Vico Giorgio (Fiat Sport) 6'10"2/10;
- 5) Longato Domenico (Porsche) 6'11"2/10;
- 6) Galli Luciano (Fiat Abarth) 6'14"1/10;
- 7) Vittadello Sergio (Giulietta T.I.) 6'17"5/10;
- 8) Giuliani Luciano (A.R. 1900 T.I.) 6'19"9/10;
- 9) «Gheronino» (Giulietta T.I.) 6'23"8/10;
- 10) Minen Achille (B.M.W. 700) 6'24"3/10;
- 11) Cappellari Benito (Fiat Sport) 6'27"1/10;
- 12) «Noris» (Maserati Zagato) 6'27"1/10;
- 13) Lazzari Giovanni (Fiat 1100/TV) 6'27"9/10;
- 14) Provolo Piergiorgio (Fiat 1100/TV) 6'28"9/10;
- 15) Di Manso Riccardo (Appia G.T.E.) 6'31"7/10.



IL TROFEO MONDIALE «AUTO SPORT ITALIANA»

# SUCCESSO DELLA JUNIOR NEL «2° GRAN PREMIO DI MADRID»

PRIMO CONFRONTO FRA PILOTI ITALIANI, SVIZZERI,  
FRANCESI E SPAGNOLI SUL CIRCUITO DI "CASA DEL CAMPO"



Lucien Balsiger su Lotus-Ford primo classificato nel «2° G. P. di Madrid».

Le vetture Junior hanno debuttato con un successo agonistico veramente rimarchevole sul circuito di Casa De Campo, richiamando nella meravigliosa zona posta a Est della città madrilenana, decine di migliaia di spettatori entusiasti. Oltre al debutto di piloti locali, questa corsa vedeva impegnati anche altri corridori europei e in special modo un folto gruppo di conduttori portati a Madrid dalla Scuderia Madunina.

Le prove della vigilia hanno dimostrato come vi fosse un certo squilibrio fra i mezzi in gara: da una parte le Junior dei piloti italiani e francesi ottimamente preparate, dall'altra quelle degli spagnoli la cui preparazione era stata affidata a meccanici locali e quindi non in grado di competere con gli espertissimi tecnici degli altri Paesi.

Il più veloce conduttore in campo si è dimostrato ancora una volta il milanese Giacomo Russo («Geki»), che con la Lotus aveva stabilito un «tempo primato» di 1'48". Per inciso facciamo presente che il circuito misurava km. 3,450, che i concorrenti dovevano compiere 80 volte (divisi in due serie) pari a un totale di km. 286.

I tempi delle prove avevano permesso a 22 vetture di qualificarsi. Al via il favorito «Geki» era il più pronto a mettersi in moto, seguito da Lo Coco, Balsiger, Baggio, Moiso, Clerici, Lucien Bonnet. Ma al primo passaggio «Geki» non transitava fermo sul percorso per guasto meccanico. Era quindi Lo Coco a condurre il carosello, ma il suo compito di battistrada durava soltanto sei giri: infatti al termine del sesto passaggio anche Lo Coco era costretto a fermarsi al box per noie al motore. La Lotus di Balsiger non aveva più rivali e alla fine della prima serie, egli precedeva sul traguardo la Stanguellini di Moiso, la Foglietti di Baggio, le Stanguellini di Roland e di Alongue e la Sirmac di Gele. Al via della seconda serie era Moiso il più veloce a scattare, seguito da altri due italiani: Baggio e Clerici. Questa «tripletta» resisteva al comando sino al settimo giro, quando Balsiger partiva all'attacco e riusciva uno alla volta a piegare i tre battistrada. Il pilota svizzero in una giornata particolarmente felice, conduceva la corsa con audacia e incisività, guidando meravigliosamente la propria Lotus. L'unico a resistere nella sua scia, era Moiso al volante di una Stanguellini.

La somma dei tempi delle due serie, assegnava la vittoria a Lucien Balsiger (Lotus), seguito da Moiso (Stanguellini), Jean Alongue (Stanguellini) e André Roland (Stanguellini).

Il sacrificio e lo sforzo sostenuto dalla Scuderia Madrid, a cui va ascritto il merito dell'ottima organizzazione e riuscita della manifestazione, appoggiata dal Real Automovil Club, è stato ampiamente ripagato dall'affluenza del pubblico, che tradotto in cifre ha raggiunto il ragguardevole numero di ottantamila persone.

A. B. MAIG

## LE CLASSIFICHE

### 1ª SERIE

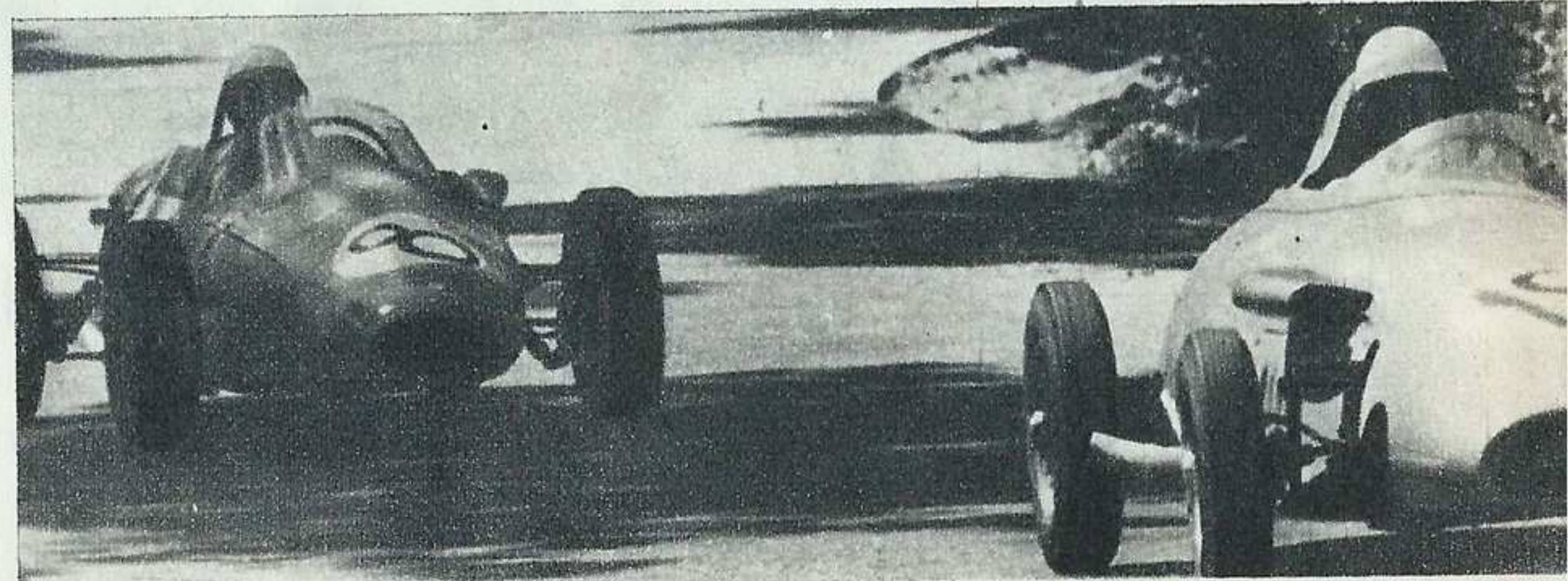
1. Lucien Balsiger (Lotus-Ford); 2. Giancarlo Moiso (Stanguellini); 3. Giuseppe Baggio (Foglietti); 4. André Roland (Stanguellini); 5. Jean Alongue (Stanguellini); 6. Pierre Gele (Sirmac); 7. René Abbal (Stanguellini); 8. Adrien Bec (Stanguellini).

### 2ª SERIE

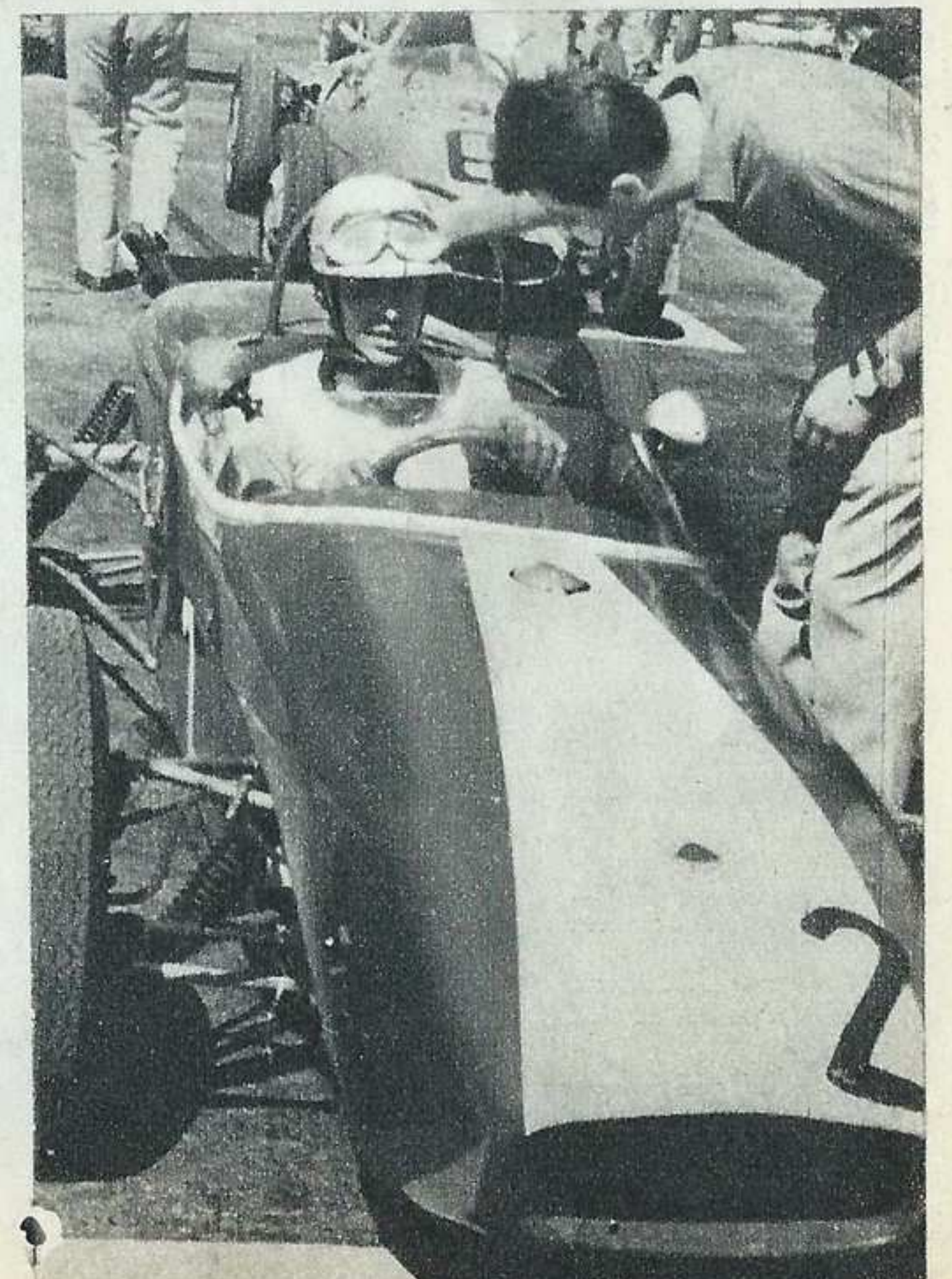
1. Lucien Balsiger (Lotus-Ford); 2. Giancarlo Moiso (Stanguellini); 3. Jean Alongue (Stanguellini); 4. André Roland (Stanguellini); 5. René Vidal (Sirmac); 6. René Abbal (Stanguellini); 7. Michel Clerici (Wainer); 8. Giuseppe Baggio (Foglietti).

### CLASSIFICA FINALE

1. Lucien Balsiger (Lotus-Ford) 2h.35'25"0/10 media 106,552; 2. Giancarlo Moiso (Stanguellini) 2h.36'40"1/10; 3. Jean Alongue (Stanguellini) 2h.36'11"9/10; 4. André Roland (Stanguellini) 2h.36'46"3/10; 5. René Vidal (Sirmac) 2h.38'23"8/10; 6. René Abbal (Stanguellini) 2h.38'11"8/10; 7. Michel Clerici (Wainer) 2h.38'37"0/10; 8. Giuseppe Baggio (Foglietti) 2h.36'22"6/10; 9. Adrien Bec (Stanguellini) 2h.37'19"0/10; 10. X. X. (Stanguellini) (43 giri); 11. Pierre Gele (Raineri) (40 giri); 12. X. X. (X. X.) (34 giri); 13. Jean Lucienbonnet, (Stanguellini) (27 giri); 14. Mimmo Lo Coco (Fiat-Branca) (19 giri); 15. X. X. (Stanguellini) (5 giri); 16. Jean Marie Bert (Fiat-Branca) (5 giri); 17. Jacques Cales (Stanguellini) (3 giri); 18. Rodolfo Bay (Fiat-Branca) (2 giri); 19. «Geki» (Lotus) (1 giro). Giro più veloce di Lucien Balsiger: 1'49"6/10 alla media di 113,321 km/h.



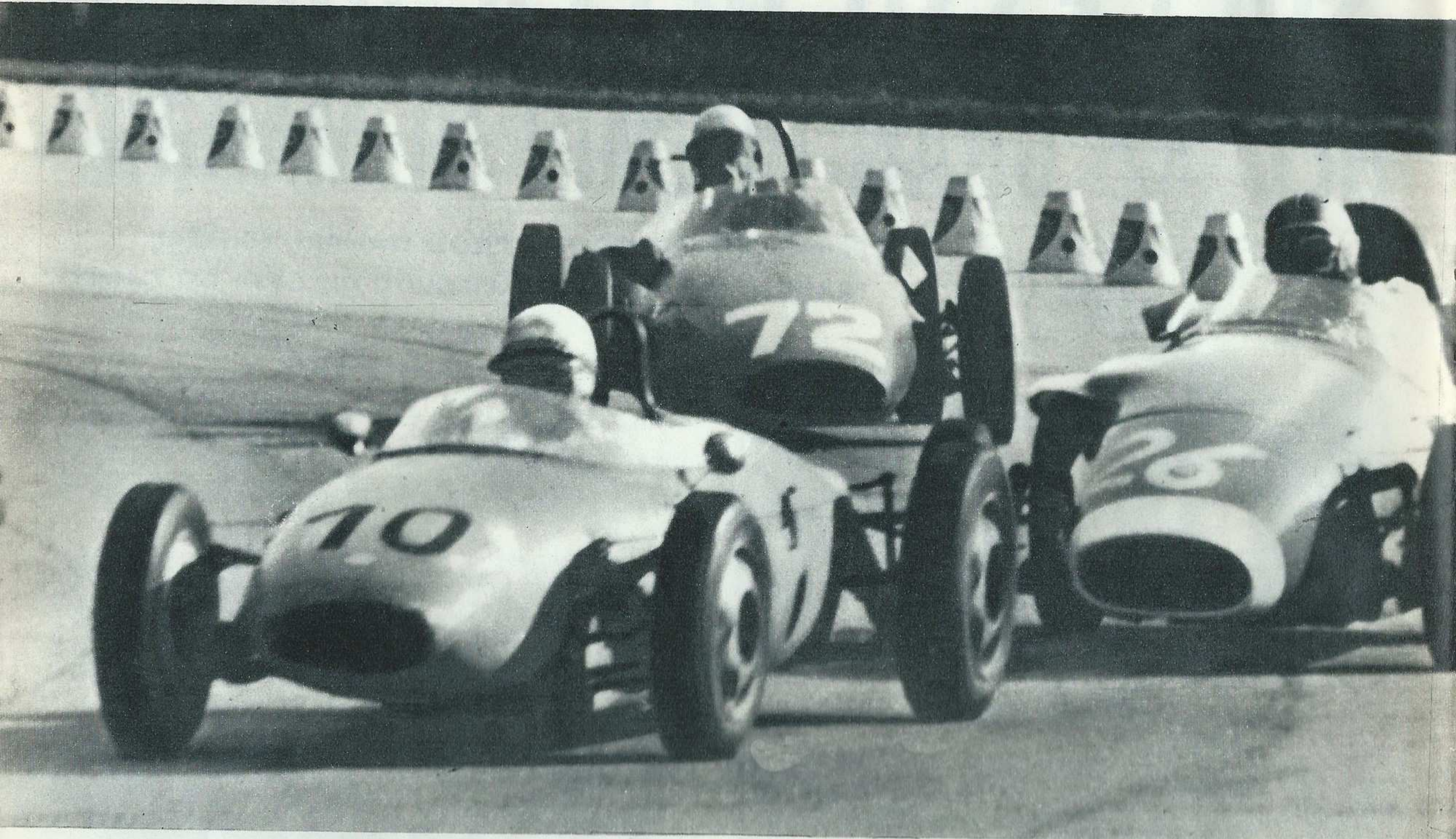
Lo spagnolo Alongue (Stanguellini n. 19), seguito da Clerici (Wainer n. 8).



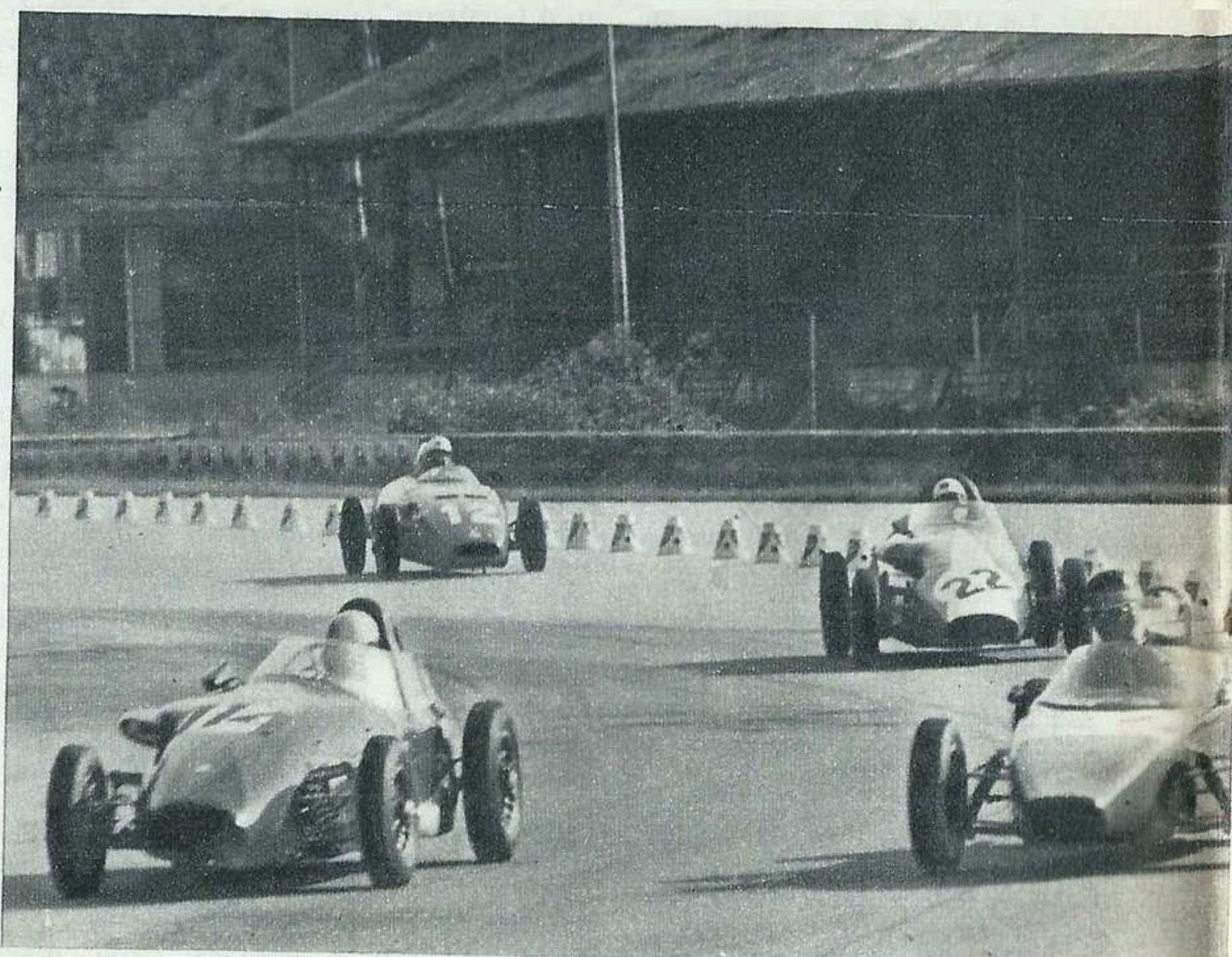
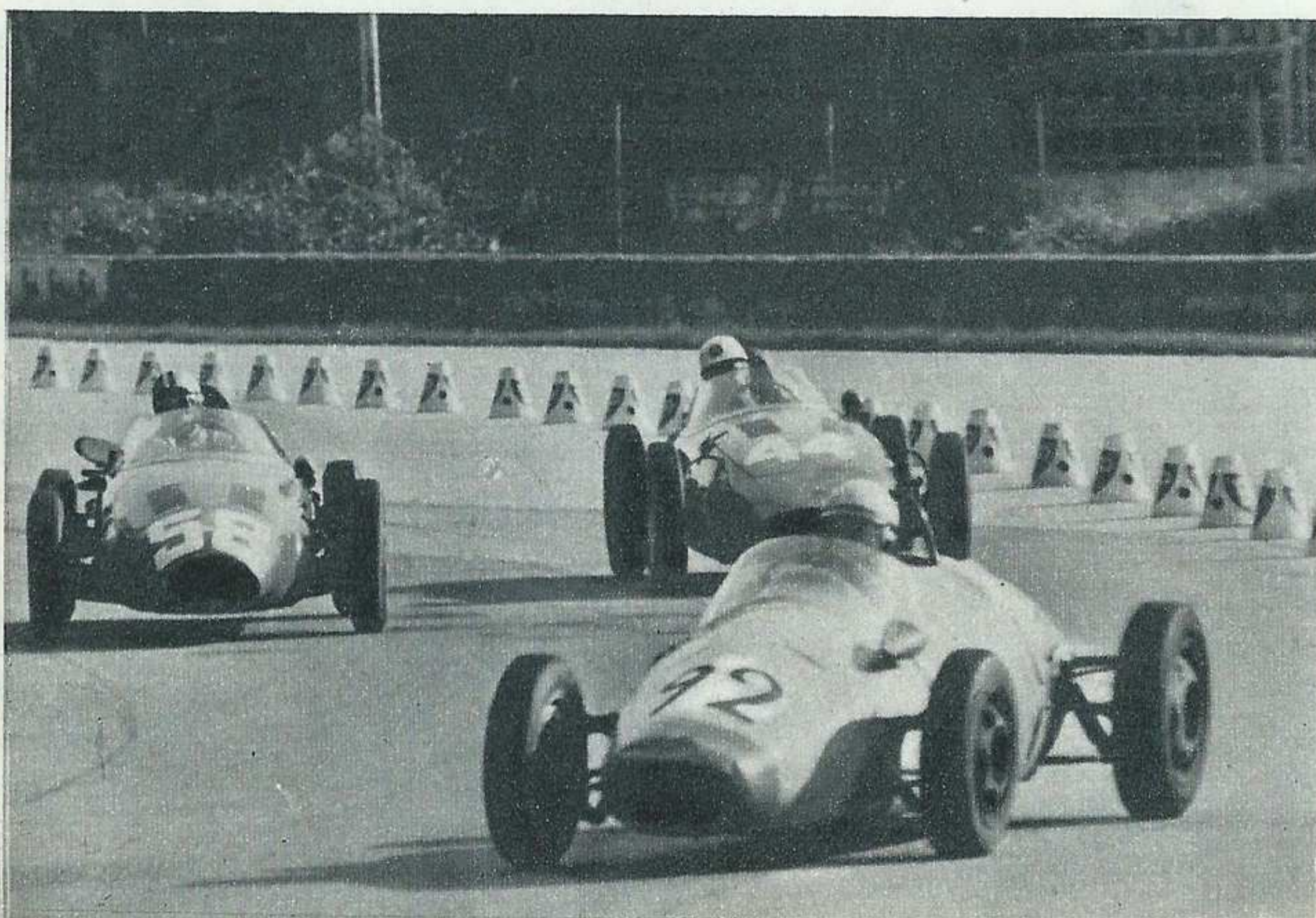
Il milanese «Geki» su Lotus-Ford primatista della pista madrilenana «Casa del Campo».



# L'ANZIANO ZANAROTTI (STANGUELLI



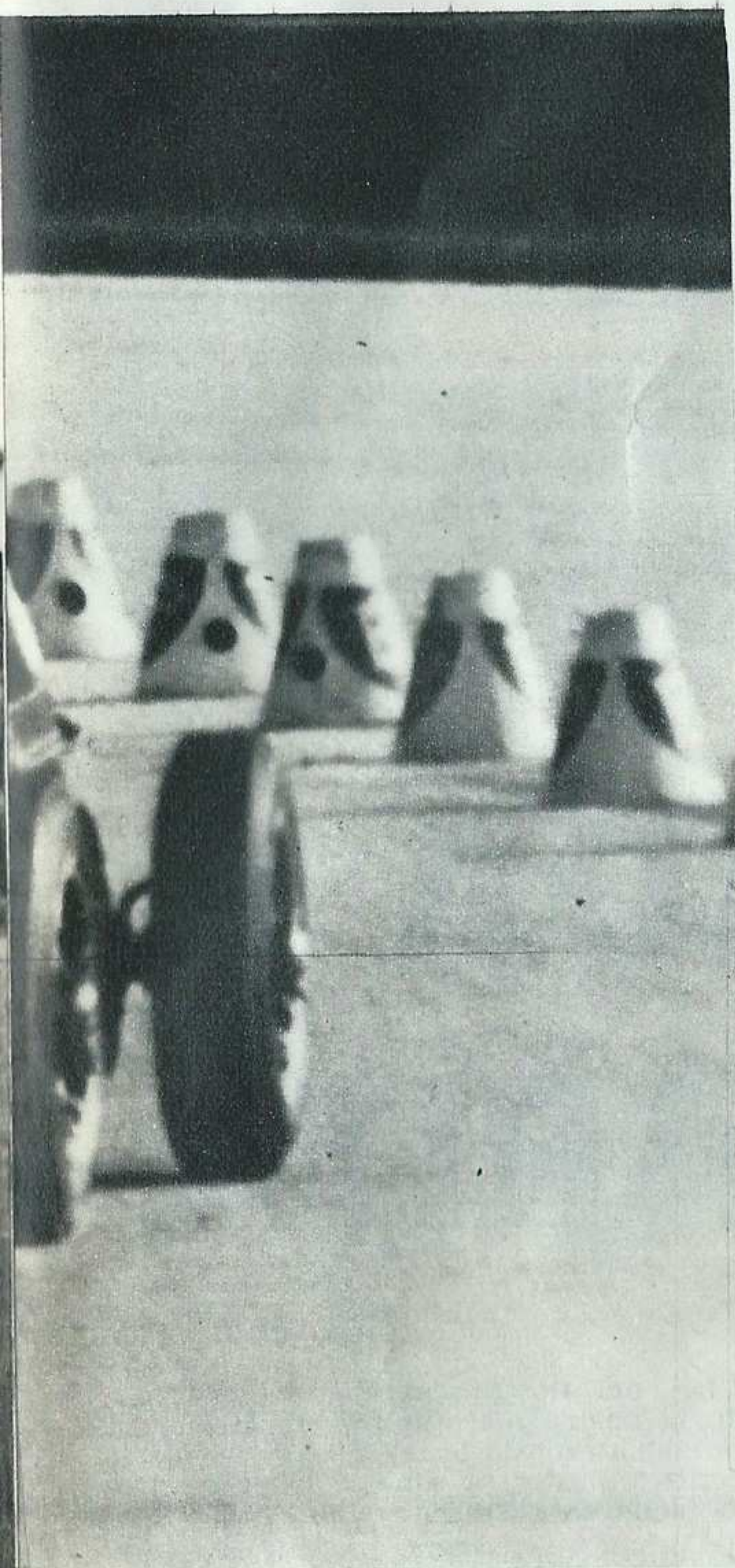
Una delle emozionanti fasi che hanno caratterizzato la gara di Monza nella quale erano impegnati i migliori piloti italiani, al volante di efficientissime vetture Junior; sono di scena: Clerici (Wainer n. 92), Rigamonti (O.S.C.A. n. 44) e Maglione (De Sanctis)



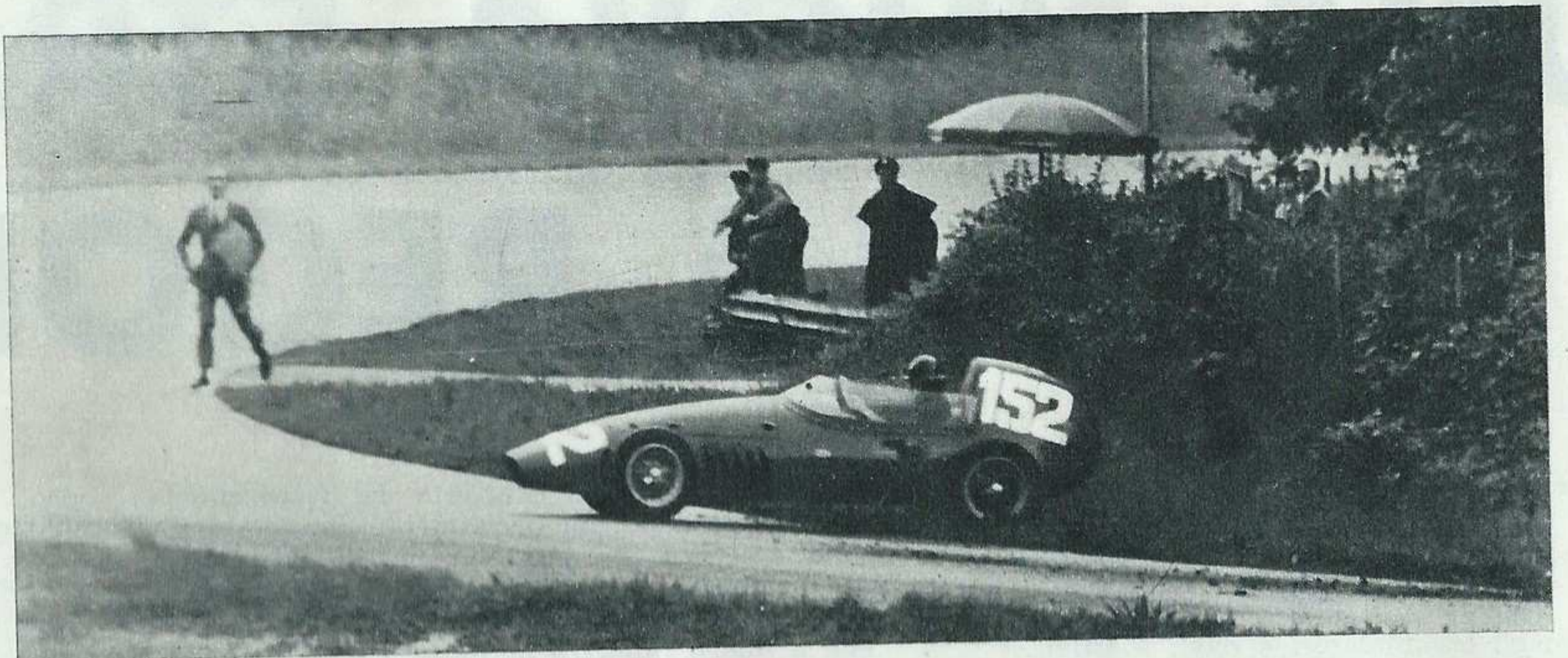
Tra questi piloti un nome molto noto: quello di Fagioli (Lucangeli n. 182). Si tratta di Carlo figlio dell'indimenticabile campione scomparso. Gli altri conduttori sono Cosma (Stanguellini n. 144), « Tom Dooley » (Stanguellini n. 22) e Bettiol (Foglietti n. 12).



# NI) NON DISARMA E VINCE A MONZA



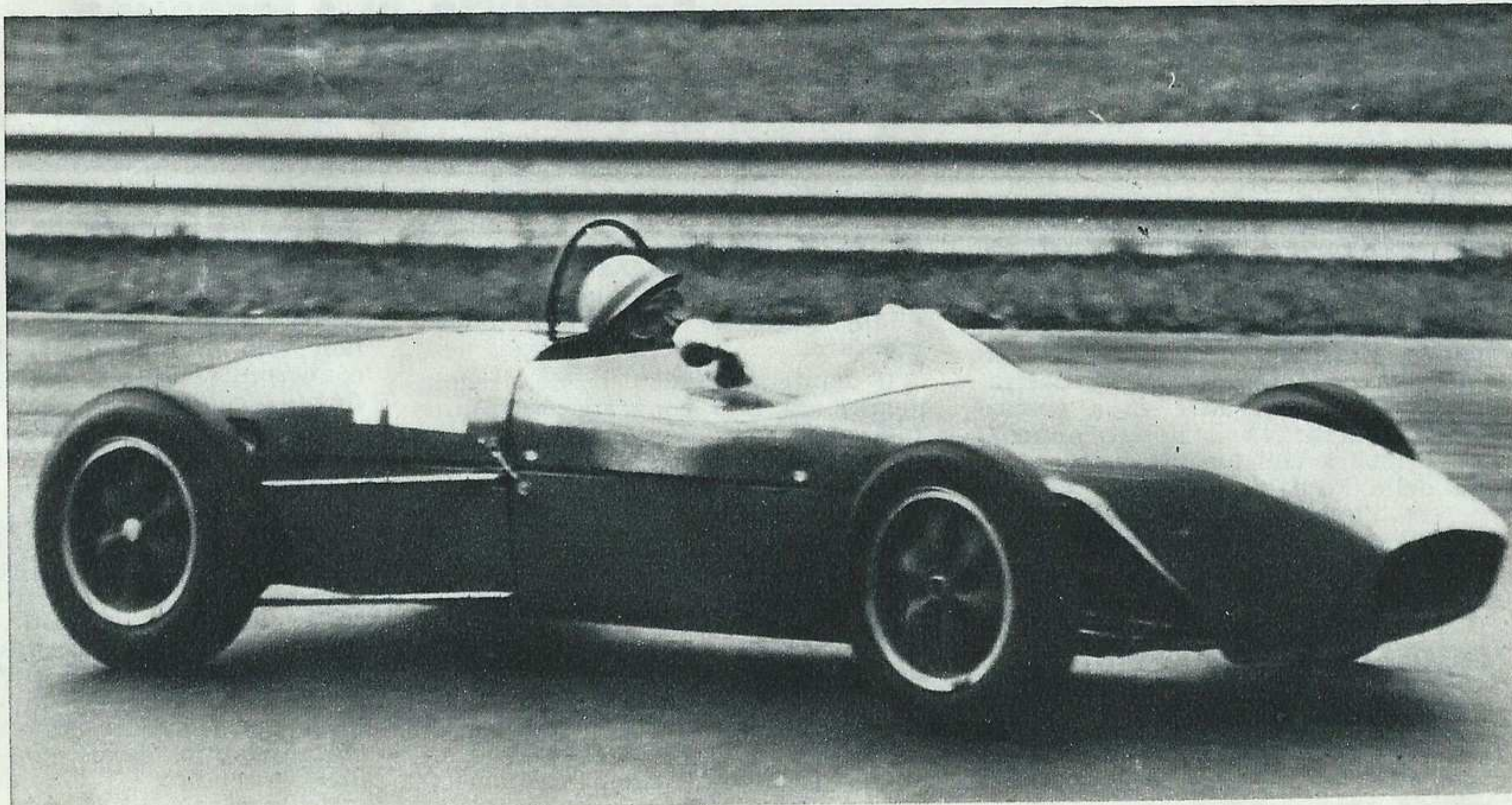
LA GARA SVOLTASI SULLA PISTA JUNIOR DI MONZA E VALIDA PER IL CAMPIONATO ITALIANO DELLA CATEGORIA, HA RADUNATO AL VIA IL MEGLIO DELLA PRODUZIONE ITALIANA IN QUESTO SETTORE. UNICA VETTURA STRANIERA LA LOTUS AFFIDATA A « GEKI ». SCOMPARSA DALLA LOTTA QUEST'ULTIMA PER GUASTO MECCANICO QUANDO AVEVA GIA' DIMOSTRATO DI ESSERE LA PIU' FORTE IN CAMPO, SI E' ASSISTITO AL DUELLO FRA PIROCCHI (DE SANCTIS), MANFREDINI (WAINER) E ZANAROTTI (STANGUELLINI). QUEST'ULTIMO PROPRIO NEL FINALE DANDO IL MEGLIO DI SE STESSO HA BATTUTO TUTTI GLI AVVERSARI. DEBUTTO INTERESSANTE E RICCO DI PROMESSE IN QUESTA CORSA, QUELLO DI CARLO FAGIOLI FIGLIO DELL'INDIMENTICABILE CAMPIONE, AL VOLANTE DI UNA RIVOLUZIONARIA JUNIOR CHE LA NOSTRA RIVISTA HA GIA' PRESENTATO: LA LUCANGELI



Impegnate alla variante Junior la Wainer (n. 10) di Manfredini, la Stanguellini (n. 26) del vincitore assoluto Gastone Zanarotti e la De Sanctis (n. 72) di Pirocchi.

Spettacolo all'entrata della « Parabola »: attore Piero Rossi su Stanguellini.

▼ Giacomo Russo (« Geki ») il quale in passato si era messo in luce con la Junior Stanguellini, a Monza, ha corso con una Lotus; è stato però tolto di gara da un guasto meccanico.



## LE CLASSIFICHE

**1ª batteria:** 1. Manfredini (Fiat-Wainer) 15 giri in 18'10"2/10, media km. 118,138; 2. Clerici, 18'15"4/10; 3. Maglione, 18'39"; 4. Rossi, 19'13"6/10; 5. Cosma (giri 14); 6. « Tom Dooley » (giri 14); 7. Fagioli (giri 14).

**Giro più veloce:** il 12° di Manfredini, in 1'11"2/10, alla media di km. 120,589.

**2ª batteria:** 1. Pirocchi (Fiat-De Sanctis) 15 giri in 17'13"4/10, media km. 124,627; 2. « Geki », 17'13"6/10; 3. Zanarotti 17'29"2/10; 4. Rigamonti, 18'18" e 3/10; 5. Moiso, 18'18"6/10; 6. Bettiol (giri 14).

**Giro più veloce:** il 15° di Pirocchi in 1'06"7/10, alla media di km. 128,725.

**Finale:** 1. Gastone Zanarotti (Fiat-Stanguellini) 30 giri in 33'18"6/10, media km. 128,880; 2. Renato Pirocchi (Fiat-De Sanctis) in 33'19"8/10; 3. Giancarlo Rigamonti (Fiat-Osca) in 33'30" e 7/10; 4. Michel Clerici (Fiat-Wainer) in 33'40"4/10; 5. Giancarlo Moiso (Fiat-Stanguellini) in 33'52"3/10; 6. Piero Rossi (id.) in 33'57"9/10; 7. Carlo Fagioli (Fiat-Lucangeli) in 34'24"4/10; 8. Antonio Maglione (Fiat-De Sanctis) g. 29; 9. Antonio Cosma (Fiat-Stanguellini) g. 29; 10. « Tom Dooley » (id.) g. 28; 11. Luigi Bettiol (Fiat-Foglietti) g. 27; 12. Corrado Manfredini (Fiat-Wainer) g. 26; 13. « Geki » (Lotus) g. 12.

**Giro più veloce:** il 7° di « Geki » e di Renato Pirocchi, in 1'04"8/10, alla media di km. 132,500.