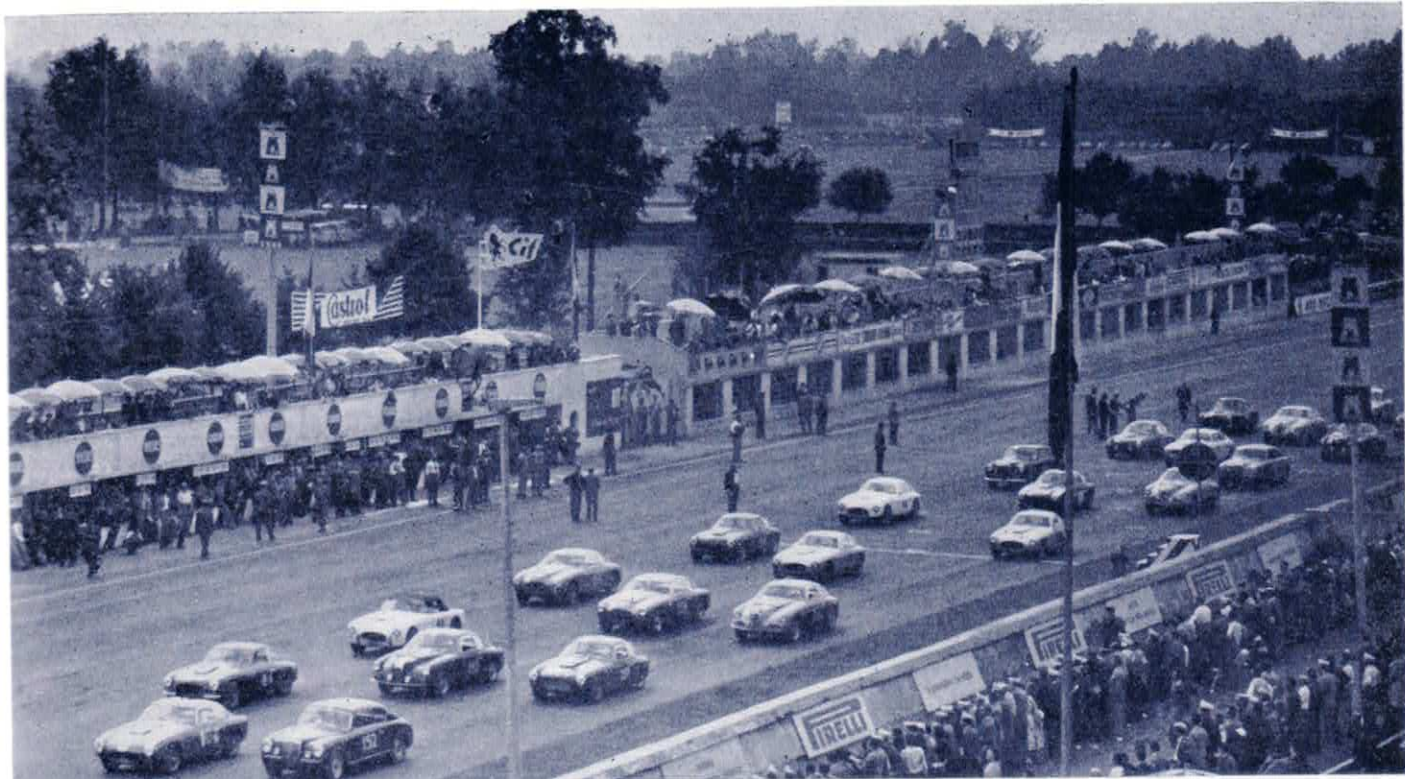




Le macchine del II raggruppamento si accingono ad iniziare la loro « manche » con partenza tipo « Indianapolis ».

Le Gran Turismo di scena per la «VII Intereuropa»,

Nata in origine sulla durata di 3 ore e poi diminuita a 2 ore, quest'anno la ormai classica manifestazione dell'Automobile Club di Milano che ha inaugurato nel lontano 1949 la regolamentazione « Gran Turismo » e che ne mantiene ben alta la tradizione, è stata invece disputata su di una sola ora di corsa. Gara quindi più veloce e rapida e non più di lunga lena.

La psicosi di Le Mans ha anche qui lasciato i suoi solchi profondi. Infatti se molto opportunamente la gara si è disputata solamente sul circuito stradale più adatto alle vetture Gran Turismo e meno ostico per i piloti che di piste sopraelevate non si intendevano ancora, la partenza non è stata più fatta da fermo secondo il sistema che si chiamava « Le Mans », forse per timore del nome. Essa è stata sostituita dalla spettacolare ma inadatta partenza lanciata « tipo Indianapolis » che a nostro parere è sempre inattuabile sul circuito stradale di Monza e meno ancora si presta per vetture sport o tanto meno « Gran Turismo ».

Per di più si è voluto limitare il numero delle vetture ammesse a cifre assai esigue. Mentre nel 1953 erano partite 38 vetture e 36 nel 1954 tutte in gruppo, quest'anno, pare anche per ordine della CSAI, si sono limitate a 20 le vetture ammesse nella classe 1300 cc. e 24 nelle classi abbinate, fino a 2000

cc. e fino a 2600 cc. Perché poi solamente 20 nella classe minore e meno veloce e 24 nelle classi superiori, rimane comunque un mistero. La Coppa Intereuropa è stata titolata per il Campionato Italiano, ma riteniamo che essa debba valere solamente per le classi 1300 cc. e 2000 cc poichè la limitazione fino a 2600 cc. della classe superiore, limitazione perfettamente legale internazionalmente e nazionalmente e che ha un suo aspetto di opportunità contingente, non quadra effettivamente con le clausole del Campionato Italiano che prevedono una classe « oltre 2000 cc ».

Se il reclamo di chi voleva partecipare con una Mercedes 3000 cc. non poteva valere per la corsa in sé, pur tuttavia questa segnalazione dovrebbe avere peso nella validità del punteggio.

Comunque, proprio quest'anno in cui si era così drasticamente limitato il numero delle vetture ammesse si è avuto un record nelle iscrizioni e purtroppo si è dovuto ricorrere alle eliminazioni nelle prove di qualificazione. Per la prima volta, la partecipazione straniera è stata importante sia di qualità quanto di quantità ed a carattere quasi ufficioso. Peccato che per una sorprendente faciloneria di interpretazione, i concorrenti tedeschi più accreditati si siano fatti mettere fuori classifica e che la regolarità dei risul-

tati della gara sia così stata sovvertita.

Nella corsa delle 1300 cc., le Porsche hanno dominato ma come si è detto, sono state poi tolte dalla classifica per evidenti irregolarità fra cui le più salienti erano la carreggiata più stretta di 7 cm. nella Porsche di Von Hanstein, l'uso di benzolo puro in quella di Frankenberg ed un circuito di lubrificazione a carter secco in quella di Goetze. Tutte queste irregolarità erano inutili e con ogni probabilità le Porsche avrebbero vinto lo stesso senza queste modifiche. I regolamenti internazionali non vengono sempre accuratamente applicati all'estero e non si può credere che concorrenti notissimi e seri come i tre tedeschi si siano messi così ingenuamente deliberatamente contro la legge. E' certo che le Porsche 1300 cc. si sono comunque dimostrate attualmente ancora le migliori vetture della classe ed esse hanno segnato tempi significativi. Netto miglioramento delle medie records e ciò prova che il circuito stradale « nuovo tipo » è leggermente più veloce di quello precedente e che le macchine marcano più forte.

Scontate dunque le Porsche regolari o no, le Alfa Romeo « Giulietta » hanno finito per vincere ma esse sono apparse ancora lontane dall'efficienza delle vetture tedesche. La Fiat « Zagato »

di 1100 cc. sono state più veloci delle stesse Alfa Romeo «Giulietta» sul giro in corsa e di quasi tutte in prova ed anche come assetto le snelle ed eleganti vetturine milanesi sembrano non ancora del tutto a punto. E' certo che la stoffa c'è e che l'Alfa Romeo «Giulietta» è destinata a divenire una grande macchina. Quella di Gorza era preparata da Gianani ed ha fatto ottime cose. In questa gara si è avuto l'unico incidente stradale della giornata con l'uscita a Lesmo di Fossati che con la sua «Giulietta» ha anche investito due carabinieri che si ostinavano a rimanere dove non avevano ragione di stare, mandandoli all'ospedale per fortuna con pochi danni.

Nel secondo raggruppamento in cui correvano assieme le «2 litri» e le 2600 cc., si sono avute fasi interessantissime e crollo delle medie record sul giro e sul percorso. Superiorità assoluta in velocità delle Fiat 8-V Zagato che hanno fatto la parte del leone superando anche di misura le Lancia «Gran Turismo» che hanno corso ottimamente e le Alfa Romeo «Super Sprint». Fra le 24 vetture partite in questa classe, una ventina erano carrozzate da Zagato, siano state Fiat, Lancia oppure Alfa Romeo, e questo numero impressionante di carrozzerie eseguite dalla stessa «firma», dimostra la bontà del prodotto che fa veramente onore all'appassionato carrozziere milanese.

Abbiamo detto che le Fiat 8-V sono state le più veloci ed esse hanno vinto nonostante nella dura battaglia ingaggiata fra i meteorici fratelli Leto di Priolo, Elio Zagato e Guarducci contro le Lancia e le Alfa Romeo e fra di loro, si siano bruciate le ali alcune di queste belle macchine.

E' comunque interessante il rilevare che i quattro giri più veloci assoluti della giornata siano tutti stati compiuti dalle Fiat 8-V davanti a due Lancia ed a due Alfa Romeo SS.

Fra i piloti distintisi particolarmente nelle due infuocate competizioni ricorderemo gli... irregolari tedeschi, che sono tutti corridori di primo piano, il tenacissimo Gorza, Buticchi, Merlo sor-

prendentemente veloce, Guidetti, Gianani che aveva dato il suo motore a Gorza partendo con un motore meno potente, nella classe 1300 cc.

Nel maggiore raggruppamento ricorderemo Elio Zagato che è stato il vero vincitore morale e che, se non avesse slittato sull'olio di Carlo Leto di Priolo e se non avesse dovuto sfruttare oltre ogni limite il suo motore nelle varie lotte nel duro inseguimento avrebbe vinto, i due fratelli Leto di Priolo che sono fortissimi ma forse troppo esigenti in fatto di meccanica (sono costruttori di macchine essi stessi!) il bravo Guarducci affermatosi meritatamente dopo una corsa molto giudiziosa ed intelligente, il solidissimo Duccio Gatta ed il genovese Croce che aveva una vettura di linea normale ed ancora gli alfisti Ribaldi e Crespi che hanno fatto ottime cose.

Fra i classificati figura anche il se-

natore Gino Cornaggia Medici, veterano di corse e di battaglie parlamentari il quale non si è accontentato di difendere abilmente e con convinzione le buone ragioni dello sport automobilistico in parlamento, ma ha voluto «pagare di persona» e dimostrare che non basta parlare, ma occorre anche agire e dare il buon esempio. E Cornaggia di esempi di schietta sportività ne ha dati sempre moltissimi e ne continua a dare tuttora.

La «Intereuropa» che, come i nostri lettori ormai sanno, ci è particolarmente cara come, almeno in parte, nostra creatura, ha dimostrato ancora una volta la sua gagliarda vitalità e ci sembra che abbia dimostrato come essa possa e debba essere ancora maggiormente valorizzata poichè contiene tutte le premesse per essere una classicissima di statura internazionale.

GIOVANNI LURANI

Due ore di avvincente lotta

Un'ora e mezza prima dell'inizio della «Coppa Intereuropa» le tribune erano già gremite di spettatori, il che dimostra come la prima gara della giornata monzese, sia stata sentita dagli appassionati. E nel bilancio sportivo e tecnico di questa grande giornata, che abbiamo vissuto all'Autodromo di Monza, bisogna anche includere questa settima edizione della Intereuropa gara di velocità, la quale quest'anno era prova valevole per il campionato italiano della categoria turismo, gruppo vetture gran turismo di serie.

E' stato un felice preludio alla manifestazione del pomeriggio ed abbiamo assistito specialmente nella massima classe a lotte avvincenti ed altamente drammatiche. Per la gara in questione, i concorrenti lottavano sul nuovo circuito stradale, il quale rispetto a quello dell'anno scorso era stato ridotto di circa 550 metri, essendo stata sostituita la curva in porfido con la nuova curva parabolica. Ma pur con

questa riduzione del tracciato, si possono del pari trarre dei giudizi sia sulle medie parziali, sia su quelle generali dei tre vincitori, i quali in definitiva hanno battuto tutti i record preesistenti.

44 sono state le macchine ammesse alla finale dopo le prove di qualificazione, e queste macchine sono state divise in due raggruppamenti: il primo riservato alle vetture sino a 1300 cc. di cilindrata ed il secondo per le vetture da 1300 cc. sino a 2000 cc. e oltre 2000 sino a 2600 cc.

Classe fino a 1300 cc.

Nella classe inferiore le nostre Giulietta sprint e le Fiat Zagato 1100 dovevano affrontare un'impari lotta contro le tedesche Porsche le quali erano scese in pista ben intenzionate a dar subito battaglia ed a conquistare una significativa vittoria sul più prestigioso autodromo del mondo. I colori ita-



Un nutrito plotone affronta la curva parabolica nella fase iniziale della corsa. In primo piano, da sinistra le Fiat 8V di Massimo Leto di Priolo, di Elio Zagato, di Carlo Leto di Priolo e la Lancia 2500 di Ferdinando Gatta.

liani erano difesi da Egidio Gorza, il quale nelle prove aveva fatto registrare un lusinghiero 2'27"3/10, da Alfredo Pagani, Nino Merlo, Matteucci, Poltronieri, Manfredini e Luciano Gianni.

Le *Porsche* invece, avevano quali piloti, l'abile Richard Frankenberg, il quale ha già vinto a Le Mans e nel 1940 una classe della Mille Miglia, Huschke Hanstein e Rolf F. Goetze.

Diciannove le macchine che sono scattate al via, assente la sola « *Giulietta* » di Musitelli, via dato dal commissario sportivo Aldo Lissoni. Subito incominciano a conquistare terreno le *Porsche* di Frankenberg e di Hanstein, le quali però sono tallonate dalla « *Giulietta* » di Gorza e dalla *Porsche* di Goetze.

Manfredini sin dal primo giro è costretto al ritiro per noie meccaniche.

Man mano che la gara si svolge le due *Porsche* guadagnano strada, vanamente inseguite dalle nostre macchine. Gorza lotta in modo mirabile con la *Porsche* di Goetze, il quale ultimo non riesce a staccare l'italiano.

Alla fine del terzo giro anche Camisotti si ferma e ripartirà con un giro di svantaggio. Anche Gaboardi rallenta la sua andatura ed è costretto a fermarsi ai box per circa mezzo giro. I piloti della *Porsche* intanto man mano aumentano la loro andatura: si viaggia sui 140 Km/h.

Al quinto giro le posizioni sono le seguenti: in testa Richard Frankenberg con il tempo di 12'19"1/10, a cinque decimi di secondo segue l'altra *Porsche* di Huschke Hanstein; ad 8" il tedesco Rolf Goetze pure su *Porsche*, tallonato a 5" da Egidio Gorza, seguito a 7" dalla *Fiat-Zagato* di Nino Merlo.

Al sesto giro, Hanstein riesce a superare davanti alle tribune il compagno di squadra Frankenberg e Gorza da parte sua, tenta il tutto per tutto, pur di superare Goetze: nulla da fare però, perché il « terzo » della *Porsche* accelererà l'andatura e Gorza dovrà rinfoderare ogni velleità.

Procedendo nella loro marcia veloce, i piloti tedeschi abbassano i primati del giro: al 6. giro Hanstein ottiene un 2'26"4/10, il che vuol dire viaggiare ad una media di 141,393 Km/h. Ma due giri dopo Frankenberg controbatte con un 2'25"7/10, media 142,072 Km/h. Hanstein non si dà per vinto ed al 9. giro porta il primato a 2'25"4/10, pari ad una media di 142,365 Km/h.

Al 10. giro le posizioni rimangono immutate con sempre al primo posto le tre *Porsche* di Hanstein-Frankenberg e Goetze, seguite dalla *Giulietta* di Gorza. Chi intanto va recuperando terreno è Luciano Gianni, il quale con la « *Giulietta* » al 10. giro ha recuperato parte dello svantaggio iniziale e transita quinto con un solo decimo di secondo di svantaggio su Gorza e 7" su Goetze, che come abbiamo detto si trova al terzo posto in classifica.

Conoscendo la bravura e la combattività di Luciano Gianni, tutte le speranze degli sportivi sono riposte in lui: tutto sta a vedere se la sua « *Giulietta* » terrà sino alla fine.



I colpi di scena ripetutisi con frequente rapidità durante il finale della competizione hanno portato alla ribalta la *Fiat 8V* di Ottavio Guarducci. Il portacolori dell'Autieri che aveva marciato con regolarità sorprendente, riusciva a piazzare una magnifica volata e ad aggiudicarsi la prova.

Al 14 giro, nuovo record del tedesco Hanstein il quale compie il giro in 2'24"4/10, media 143,351 Km/h.

Intanto si va facendo luce Nino Merlo, il quale dalle posizioni di centro, riesce ad avvicinarsi ai battistrada ed al quattordicesimo giro è già in quinta posizione. Luciano Gianni nel frattempo rallenta la sua andatura, qualche cosa non va nel motore della sua macchina ed al quindicesimo giro si ferma per la prima volta ai box; riparte dopo breve sosta, ma al giro successivo si ritira definitivamente.

Al quindicesimo giro posizioni immutate nei primi tre posti. Dopo le tre *Porsche*, seguono Egidio Gorza il quale non rallenta un attimo la sua veloce andatura, Nino Merlo che sta chiedendo tutto alla sua *Fiat-Zagato*, Carlo Guidetti, Albino Buticchi e Raffaello Matteucci.

Lo spettacolare Hanstein migliora ancora nel corso del 17. giro il primato: 2'24" pari alla media di 143,750 Km/h.; ma per non essere da meno al 20. giro Frankenberg scende a 2'23"9/10, media Km/h. 143,849.

Nelle posizioni di centro intanto si sviluppa la lotta tra Buticchi e Guidetti, i quali si alternano in sesta posizione.

La media generale al 20. giro è di 141,902 Km/h. Hanstein conduce sempre in testa con quattro secondi di vantaggio su Frankenberg, che procede di 42" Goetze. Gorza è al quarto posto, distaccato di 5". Seguono Merlo, Buticchi e Guidetti i quali lottano sempre ai ferri corti, Matteucci, Poltronieri e più staccato Rinneberg.

Siamo quasi allo scadere dell'ora di gara e Frankenberg proprio in questa tornata farà fermare i cronometri sul 2'23"8/10, media 143,949 Km/h.

Fossati in questi ultimi giri, esce di strada alla seconda curva di Lesmo mentre anche Merlo, è costretto al ritiro proprio al penultimo giro.

Anche Poltronieri accusa delle difficoltà e si ferma pochi metri prima del traguardo: taglierà alla fine la linea d'arrivo, spingendo la macchina a mano.

I corridori germanici intanto al ven-

Un passaggio di Elio Zagato, su *Fiat 8V*, brillante ma poco fortunato protagonista di questa VII Coppa Inter-Europa.



Giro più veloce dei concorrenti all' "Intereuropa",

I RAGGRUPPAMENTO

		Giro	Tempo
RICHARD FRANKENBERG	(Porsche 1300 Super)	22°	2' 23" 8/10
HUSCHKE HANSTEIN	(Porsche 1300 Super)	18°	2' 24"
ROLF F. GOETZE	(Porsche 1300 Super)	19°	2' 26"
MERLO NINO	(Fiat 1100 Zagato)	21°	2' 26" 1/10
BUTICCHI ALBINO	(Giulietta)	25°	2' 27" 2/10
GIANNI LUCIANO	(Giulietta)	10°	2' 27" 6/10
GUIDETTI CARLO	(Giulietta)	19°	2' 27" 9/10
GORZA EGIDIO	(Giulietta)	9°	2' 27" 9/10
MATTEUCCI RAFFAELLO	(Giulietta)	12°	2' 28"
POLTRONIERI MARIO	(Fiat 1100 Zagato)	11°	2' 29" 1/10
RINGENBERG WALTER	(Porsche 1300 Super)	10°	2' 29" 7/10
PAGANI ALFRANCO	(Giulietta)	16-19°	2' 30"
FOSSATI ANTONIO	(Giulietta)	11°	2' 30" 1/10
CAMISOTTI CARLO	(Giulietta)	13°	2' 34" 5/10
MANTORI ANTONIO	(Giulietta)	7°	2' 34" 9/10
GABOARDI ALESSANDRO	(Giulietta)	9°	2' 36"
HARA-RADLITZ EBERHARD	(Porsche 1300 Super)	15°	2' 41" 1/10
GUIDOTTI ARIODANTE	(Fiat 1100 Zagato)	10-13°	2' 42" 6/10

II RAGGRUPPAMENTO

		Giro	Tempo
ZAGATO ELIO	(Fiat 8 V)	9°	2' 11" 6/10
LETO DI PRIOLO CARLO	(Fiat 8 V)	9°	2' 11" 8/10
GUARDUCCI OTTAVIO	(Fiat 8 V Zagato)	22°	2' 12" 3/10
LETO DI PRIOLO MASSIMO	(Fiat 8 V)	2°	2' 13" 4/10
FERDINANDO GATTA	(L. Aurelia 2500)	17°	2' 13" 4/10
CROCE CARLO	(L. Aurelia 2500)	4-5°	2' 13" 9/10
RIBALDI FRANCO	(Alfa R. SS Zagato)	20°	2' 14"
CRESPI GIUSEPPE	(Alfa R. SS Zagato)	23-24°	2' 14"
LIETTI MARIO	(Fiat 8 V)	7°	2' 14" 8/10
SASSOLI NELLO	(Fiat 8 V Zagato)	14°	2' 14" 9/10
COLOCCI VITTORIO	(L. Aurelia 2500)	22°	2' 15" 5/10
TOSELLI MIRO	(Fiat 8 V Zagato)	22°	2' 15" 8/10
BADARACCO IVO	(Alfa R. Zagato)	24°	2' 16"
BONA PLINIO	(L. Aurelia 2500)	7°	2' 16" 2/10
POILLUCCI PIER PAOLO	(Fiat 8 V Zagato)	22°	2' 17" 3/10
LANDI CHICO	(Fiat 8 V)	11°	2' 17" 7/10
ROTA GIOVANNI	(Alfa R. SS Zagato)	26°	2' 19"
GALLUZZI WLADIMIRO	(Alfa R. SS Zagato)	6°	2' 19" 3/10
LUALDI EDOARDO	(L. Aurelia 2500)	6°	2' 19" 4/10
PIPERNO UGO	(L. Aurelia 2500)	2°	2' 20" 7/10
VESELY LUMIR	(Fiat 8 V Zagato)	4°	2' 22" 3/10
PERRELLA GUIDO	(Alfa R. SS)	24°	2' 23" 2/10
CORNAGGIA MEDICI G. M.	(Alfa R. SS)	21°	2' 23" 6/10
MARTINENGO FRANCO	(Fiat 8 V)	2°	2' 27" 6/10

ticinquesimo giro, concludono la loro inutile fatica in quanto saranno poi squalificati.

Vince così Gorza, al volante della « Giulietta » e che ha condotta una gara molto regolare. Dopo Gorza, altre « Giulietta » precisamente quelle di Buticchi, Guidetti e Matteucci.

Ad un giro da questi piloti si sono classificati Poltronieri con la Fiat-Zagato, Pagani con la « Giulietta » e Rin-

genberg con la Porsche. Notevolmente distanziato Mantori, il quale ha preceduto Radlitz, Camisotti e Guidetti.

Classe oltre 1300 sino a 2000 e oltre 2000 sino a 2600 cc.

Dopo circa 30 minuti di intervallo, si sono allineate al via, le 24 vetture delle altre due classi, le quali sono state fatte partire in un unico raggruppa-

mento. Anche per queste due classi, come per la classe inferiore, la partenza è stata volante; starter il direttore dell'A.C. di Milano Col. Aleardo Covacovich. Poche le variazioni nell'ordine di partenza: infatti non partivano Dragoni e Pellegrini, i quali erano stati sostituiti da Martinengo su Fiat 8V e da Pezzella su Alfa Romeo SS. Anche Franco Cornacchia non partiva e veniva sostituito da Chico Landi.

Al via tutte le vetture, simultaneamente sono scattate e l'imbocco della prima curva è oltremodo emozionante dato che le vetture si trovano a stretto contatto di ruote. Al primo passaggio davanti le tribune le posizioni sono le seguenti: primo Carlo Leto di Priolo, seguito da Massimo Leto di Priolo, Elio Zagato, Carlo Croce e Duilio Gatta.

I primi tre piloti appartengono alla classe seconda e gli altri due alla classe terza.

Al quinto giro le posizioni sono le seguenti:

Nella classe seconda e cioè quella sino a 2000 cc. di cilindrata, è in testa Carlo Leto di Priolo con il tempo di 11'10"3/10, media Km/h. 154,408. Elio Zagato lo segue « a ruota » a quasi due secondi, mentre a tre secondi da Zagato, si trova Massimo Leto di Priolo. Questi tre piloti sono tutti al volante di Fiat-8V e i primi due hanno un terzo migliore di quello fatto segnare da Carlo Croce, il quale con l'Aurelia 2.500 si trova in testa nella classe fino a 2600 cc. Il tempo di Croce è di 11'15"1/10. Dopo Croce si trovano nell'ordine e separati da pochi secondi Gatta e

ALTRE PUBBLICAZIONI DELLA

EDISPORT

S. P. A.

VIA PASSARELLA 10 - MILANO

VELA E MOTORE

Motonautica

Mensile L. 200 la copia
Abbonamento annuo L. 2.000

MOTOR ITALIA

Bimestrale L. 600 la copia
Abbonamento annuo L. 3.000

MOTOCICLISMO

Settimanale L. 120 la copia
Abbonamento annuo L. 5.000

ALA D'ITALIA

Bimestrale L. 500 la copia
Abbonamento annuo L. 2.000

SIRCA

S. p. A.

Tutte le AUTOMOBILI nuove e usate

COMPRA - VENDITE - CAMBI - RATEAZIONI

Officina specializzata - Reparto carrozzeria - Elettrauto

STAZIONE DI SERVIZIO MOBILOIL

Soc. Italiana Rappresentanze Commercio Automobili - Via Corridoni, 5 - Tel. 702.846 - 702.956



Ancora tutte raggruppate le Porsche, le Giulietta e le Fiat Zagato durante il giro di lancio. In seguito alla squalifica delle Porsche risulterà vincitrice la Giulietta di Gorza, visibile in prima fila sulla destra.

Colocci. Anche Gatta e Colocci, pilota delle Lancia «Aurelia».

Ma al 12. giro primo colpo di scena: la Fiat 8V di Massimo Leto di Priolo si arresta ai box, per noie all'accensione e poco dopo si ritira. Al giro successivo secondo colpo di scena: è la volta di Carlo Leto di Priolo, il quale si ritira per rottura di un pistone. Ma le sorprese non sono finite: al tredicesimo giro Elio Zagato, il quale nel corso del nono giro aveva fatto segnare il tempo migliore pari a 2'11"6/10 media 157,294 è vittima di uno spettacolare incidente: la sua Fiat 8V, a causa di uno slittamento alla curva di Lesmo per una macchia d'olio, ha compiuto una «testa coda» che fortunatamente si è risolto senza danno; né per il pilota, né per la macchina. Zagato con la sua solita irruenza si è subito lanciato all'inseguimento, riuscendo ben presto a recuperare le posizioni perdute nell'incidente.

Al quindicesimo giro le posizioni sono le seguenti: nella classe seconda la Fiat 8V Zagato di Ottavio Guarducci si trova al primo posto con due secondi di vantaggio sulla Fiat 8V di Elio Zagato e sull'Alfa Romeo SS Zagato di Ribaldi. Nella classe immediatamente superiore Ferdinando Gatta conduce in testa con un vantaggio di 3/10 sulla Aurelia di Carlo Croce, il quale a sua volta precede Vittorio Colocci.

La lotta nelle due classi del II. Raggruppamento della «Coppa Inter-Europa», ha brillanti sviluppi tra il 15. ed il 20. giro per l'avvincente duello tra Zagato e Guarducci nella classe 2.000 cc., mentre nella classe superiore Gatta tiene testa a Croce mantenendo le distanze.

Al 20. giro Zagato, alla media di 153 e 123 precede Guarducci di 2 secondi. Più staccato è Ribaldi. Posizioni immutate nella fino a 2.600 cc.

Al 22. giro la corsa della sino a 2000 cc. sembrava ormai decisa a favore di Elio Zagato, il quale come abbiamo più sopra detto aveva concluso a suo favore il veloce inseguimento. Ma al giro successivo la sorte si ac-

canisce ancora contro Elio Zagato vittima di un guasto al filtro dell'aria che gli rallenta la marcia e Guarducci riesce a recuperare il lieve svantaggio ed a superarlo. Nulla più da fare o da tentare ed allo scadere dell'ora tagliano il traguardo nell'ordine: Guarducci, Zagato, Gatta e Croce, i quali a coppie occuperanno i primi due posti nelle rispettive classi.

La media del vincitore della sino a 2000 è stata di 153,471 Km/h. il che gli ha permesso di migliorare il record preesistente, che era di 152,582 Km/h. Anche Gatta, il quale aveva vinto anche l'anno scorso la propria classe, ha migliorato i primati da lui stesso stabiliti, portandoli da 148,868 sull'intero percorso a 153,091 Km/h. Il record sul giro della classe inferiore appartiene a Zagato (157,294) e quello della classe superiore, a Gatta (155,172), i quali migliorano entrambi i records preesistenti.

Da far rilevare che la media del vincitore della sino a 2000 è stata superiore a quello della oltre 2000 e che i distacchi tra i primi sedici arrivati in una ora di corsa, non superano i tre minuti primi.

GIANNI MARIN

Le classifiche:

I.o Raggruppamento

I commissari sportivi della «VII Coppa Inter-Europa» esaminato il verbale delle verifiche tecniche dopo la corsa, redatto dai commissari tecnici della manifestazione, hanno deliberato di escludere dalla classifica della classe I (fino a 1300 cmc.), perchè le loro vetture non sono risultate rispondenti alle norme prescritte per la Categoria Turismo - Gruppo Gran Turismo di serie dall'Annesso J del Codice Sportivo Internazionale, i seguenti concorrenti:

Huschke Hanstein, su Porsche, 1° classificato per riscontrate variazioni nelle misure tanto del passo quanto della careggiata della vettura, che sono risultati pertanto non conformi ai dati prescritti nella scheda tecnica della Casa costruttrice;

Richard Frankenberg, su Porsche, 2.o classificato, per non aver usato durante la corsa il carburante prescritto; Rolf Friederich Goetze su Porsche, 3.o classificato per riscontrate modifiche sostanziali nel sistema di lubrificazione e di alimentazione del motore non conformi alle prescrizioni contenute nella scheda tecnica della Casa costruttrice. Conseguentemente, la classifica del I. Raggruppamento (classe fino a 1300 cmc.) viene così modificata:

1. Egidio Gorza (Alfa Giulietta) km. 139,623; 2. Albino Buticchi (Alfa Giulietta) 138,785; 3. Carlo Guidetti (Alfa Giulietta) 138,421; 4. Raffaello Matteucci (Alfa Giulietta) 136,966; 5. Mario Poltronieri (Fiat 1100 Zagato) 135,982; 6. Alfranco Pagani (Alfa Giulietta) in 135,663; 7. Walter Rinngenberg (Porsche 1300 Super) 135,317; 8. Antonio Mantori (Alfa Giulietta) 132,320; 9. Eberhard Haza-Radlitz (Porsche 1300 Super) 127,695; 10. Carlo Camisotti (Alfa Giulietta) 127,339; 11. Ariodante Guidotti (Fiat 1100 Zagato) 123,160.

II.o Raggruppamento

Classe sino a 2000 cmc.

1. Guarducci (Fiat 8-V Zagato) Km. 153,471; 2. Zagato (Fiat 8V) 153,238; 3. Crespi (Alfa Romeo SS Z.) 152,289; 4. Ribaldi (Alfa Romeo SS Z.) 152,264; 5. Lietti (Fiat 8-V) 151,595; 6. Sassoli (Fiat 8V) 150,928; 7. Toselli (Fiat 8V) 149,967; 8. Badaracco (Alfa Romeo SS Z.) 149,768; 9. Poillucci (Fiat 8V) 147,856; 10. Landi (Fiat 8V) 147,087; 11. Rota (Alfa Romeo SS Z.) 145,561; 12. Perrella (Alfa Romeo SS Z.) 141,945; 13. Vesely (Fiat 8V) 141,722; 14. Cornaggia Medici (Alfa Romeo SS Z.) 141,010; 15. Galluzzi (Alfa Romeo SS Z.) 140,421.

Classe oltre 2000 cmc.

1. Gatta (Lancia 2500) 153,091; 2. Croce (Lancia 2500) 152,674; 3. Colocci (Lancia 2500) 150,068; 4. Bona (Lancia 2500) 148,252; 5. Lualdi (Lancia 2500) 146,090.