

# A tempo di record

## Castellotti - Lancia nella Firenze - Siena

Questa 2ª Coppa automobilistica Firenze-Siena, che ha assunto il carattere di una gara nazionale di velocità non ha tradito l'aspettativa. Già la notevole affluenza delle iscrizioni, che aveva costretto gli organizzatori

oltre 130 di media, imponendosi nettamente con la sua classe di pilota provato e consumato. Castellotti ha superato, di gran lunga, la media di 121,424 registrata da Bruno Venezian su *Osca* nella prima edizione dello

con una *Dyna Panhard* 750 ha tenuto la notevole media di 101,204; l'altro pilota senese Maggiorelo Maggiorelli, primo della classe 1300 serie speciale e Biagiotti, con 115,216 di media nella G. T. oltre 1300, che ha battuto di un sol punto di secondo Elio Zagato. Ottime anche le prestazioni di Giardini nella *Sport* 1100 e di Zannini nella *Sport* 750.

Un solo incidente, piuttosto serio, si è dovuto registrare; quello occorso al pilota della *Lancia*, Dino Bassi, che, a Poggibonsi, nell'abbordare una curva, è sbandato ribaltando per ben tre volte; la macchina è uscita fracassata e Dino Bassi è stato ricoverato all'ospedale per sospetta frattura della vertebra cervicale. Altro incidente di minore portata ha tolto di gara Mario Abdrucci, andato a sbattere contro un muretto presso Staggia riportando una forte contusione al ginocchio destro.

Folla immensa lungo tutto il percorso. L'organizzazione curata particolarmente dall'A. C. senese con la collaborazione dell'A. C. fiorentino, è risultata ammirevole. Sul luogo d'arrivo altoparlanti davano notizia al pubblico delle varie fasi e tempi della velocissima gara. Il tempo, mantenendosi al bello ha favorito i piloti rendendo loro meno pericolosa e aspra la prova. Ed anche questo fattore ha avuto il suo lato positivo nel far registrare medie invero eccezionali nelle diverse categorie.

G. MUGNAINI  
(Foto Galassi)

Ecco le classifiche:  
Cat. Turismo Serie Speciale - 750cc.:  
1. Nannini Danilo (*Dyna Panhard*) in



Eugenio Castellotti, in azione su un tratto molto impegnativo della Firenze-Siena, non solo ha portato la Lancia 3300 ad una smagliante vittoria, ma ha anche stabilito la media record alla velocità di Km.h. 130,698.

a non oltrepassare il numero limite di 90 per rientrare nel tempo utile di 100 minuti concesso dal passaggio a livello di Poggibonsi, aveva fatto prevedere quel successo che si è poi realizzato in pieno, sia dal lato tecnico che spettacolare.

Lungo i 70 km. del percorso, che richiedeva particolari abilità di pilota date le sue difficili caratteristiche per le numerose curve e le pendenze e contropendenze, *Lancia*, *Maserati* e *Ferrari* si sono date battaglia decisa. La brevità del percorso stesso non permetteva incertezze o attardamenti, dal momento che anche una frazione di secondo avrebbe potuto pregiudicare il successo. Ecco perchè dei 62 partiti soltanto 45 hanno condotto a termine la gara; gli altri, al primo incidente di macchina hanno dovuto forzatamente ritirarsi, non potendo più concorrere nemmeno ad un buon piazzamento. Il segreto quindi stava nel mettere scrupolosamente a punto la macchina per non trovarsi bloccati per qualche banale guasto.

A questa massima si sono attenuti i vari Castellotti, Giardini, Sbraci, Minzoni e Biagiotti che hanno, infatti, compiuto una gara regolarissima e veloce; ma il più veloce di tutti è stato il valoroso pilota della *Lancia*, Eugenio Castellotti, che ha sfrecciato ad

scorso anno; v'è una differenza di quasi 10 Km. e per una gara di velocità così breve, tale differenza appare notevolissima.

Nelle altre categorie, eccellenti prove hanno dato Danilo Nannini, il giovane pilota della Scuderia senese, che



La velocissima *Osca* 1100, condotta con maestria dal forte Francesco Giardini, giunta seconda assoluta e prima della classe 1100 cc. Sport.





L'Alfa Romeo Super Sprint di Otello Biagiotti, vincitore nel Gran Turismo della classe oltre i 1300 cc.

41'30"3/5 media Km.h. 101.204; 2. Mari Fulcis Giacomo (Fiat 500) 44'29"4; 3. Bacci Romano (Fiat 500) 44'30"; 4. Sainati Leone (Fiat 500) 46'30"; 5. Rosazza Ferraris Alberto (Fiat 500) 48'37"3; 6. Miari Fabbri (Fiat 500) 50'50"2; 7. Arnone Mario (Fiat 500) 51'54"1.

Cat. Turismo Serie Speciale - 1300cc.: 1. Maggiorelli Maggiorello (Fiat 103) 39'31"4/5 media Km.h. 106.283; 2. Villotti Luigi (Fiat 103) 39'41"4; 3. Cecci Amos (Fiat 103) 39'42"4; 4. Morelli Olinto (Fiat 103) 39'57"3; 5. Scuderia Madunina (Fiat 103) 40'20"2; 6. Donnici Giuseppe (Fiat 103) 40'58"; 7. De

Sanctis Gino (Fiat 103) 41'23"1; 8. Placido Pasquale (Lancia Appia) 41'34"3; 9. Torresi Franco (Fiat 103) 42'8"2; 10. Maresca Vincenzo (Fiat 103) 42'19"1.

Cat. Turismo Serie Speciale - oltre 1300 cc.: 1. Tedeschi Adolfo (Alfa Romeo) 38'13" media Km.h. 109.660.

Categ. Gran Turismo - 1300 cc.: 1. Ciolfi Luciano (Zagato) 39'28" media Km.h. 106.582; 2. Norbert Brandon (M.G.) 39'34"3/5.

Categ. Gran Turismo - oltre 1300 cc.: 1. Biagiotti Otello (Alfa Romeo) 36'27" media Km.h. 115.226; 2. Zagato Elio (Zagato) 36'27"1/5; 3. Luglio Camillo

(Lancia) 36'54"; 4. De Micheli Vittorio (Lancia) 42'7"2.

Cat. Sport 750 cc.: 1. Zannini Luigi (Fiat Giannini) 37'22"4/5 media Km.h. 112.419; 2. Rinarelli Alfredo (Giaur) 39'45"3; 3. Zerbini Adriano (Dyna Panhard) 39'58"1; 4. Maggiorelli Anselmo (Siata) 40'22"; 5. Bozzini Piero (Giaur) 40'35"; 6. Fabbri Gianfranco (Giaur) 41'34"2; 7. Messadaglia Luigi (Zagato) 43'06"4.

Categ. Sport 1100 cc.: 1. Giardini Francesco (Osca) 34'25"4/5 media Km.h. 121.986; 2. Scotti Giancarlo (Osca) 36'39"1; 3. Buoncristiani Giovanni (Ermini) 38'37"3; 4. Siracusa Francesco (Fiat Stanguellini) 39'24"; 5. Gautieri Giorgio (Fiat Stanguellini) 40'06"2; 6. Gaggiati Mario (Fiat Stanguellini) 40'51"4.

Categ. Sport oltre 1100 cc.: Castellotti Eugenio (Lancia) 32'08"1/5 media Km.h. 130.698; 2. Sbraci Siro (Maserati) 34'35"3; 3. Minzoni Ilfo (Ferrari) 35'58"1; 4. Brandi Attilio (Ferrari) 37'50"3; 5. Cacciari Alberico (Maserati) 38'51".

#### CLASSIFICA GENERALE

1. Castellotti Eugenio (Lancia) 32'08"1/5 media Km.h. 130.698; 2. Giardini Francesco (Osca) 34'25" 121.986; 3. Sbraci Siro (Maserati) 34'35"3 121.420; 4. Minzoni Ilfo (Ferrari) 35'58"1 116.000; 5. Biagiotti Otello (Alfa Romeo) 36'27" 115.226; 6. Zagato Elio (Zagato) 36'27"1 115.215; 7. Scotti Giancarlo (Osca) 36'39"1 114.586; 8. Luglio Camillo (Lancia) 36'54"; 9. Zannini Luigi (Giaur) 37'22"; 10. Brandi Attilio (Ferrari) 37'50"3.

## Convincente vittoria della Ferrari a Barcellona

(Continuazione da pag. 25)

Dall'esito di queste interessantissime prove si preannunciava pertanto una battaglia molto incerta ed in ogni caso pericolosissima per le Mercedes.

\*\*\*

All'inizio prese la testa Schell, irrisconoscibile tanto si era dimostrato veloce in prova, seguito da Hawthorn, Ascari, Trintignant e Fangio. Questo era in ogni caso l'ordine dei passaggi alla prima curva, a 2 Km. dalla partenza. Già al secondo giro però Ascari era in testa, tallonato ancora, ma con una certa tendenza a staccarsi, da Schell, Hawthorn e Trintignant. Al terzo giro Ascari segnava il tempo più veloce della corsa con un 2'20"4/10 ed aumentava il suo vantaggio a vista d'occhio. Seguiva, nettamente staccato dal gruppo di testa, Fangio, che scambiava spesso la quinta posizione con Moss, Herrmann, seguito da Musso e Mantovani, cercava da lontano di mantenersi in vista di Fangio, mentre Kling perdeva lentamente terreno. Purtroppo Villoresi era già fermo al primo giro ed abbandonava per lo stesso inconveniente di lubrificazione lamentato da

Ascari alla fine degli allenamenti. Si trattava anzi dello stesso motore, che era stato nel frattempo completamente revisionato.

Al decimo giro, dopo il suo inizio folgorante, anche Ascari era disgraziatamente fermo, in seguito alla già menzionata infiltrazione di olio nella frizione. La sua marcia è stata dunque interrotta da un banalissimo guasto che nulla ha a che vedere con organi vitali della vettura e tanto meno con il motore. Anche se troppo breve, la prova della Lancia ha molto impressionato, specie coloro che nel 1955 saranno i suoi avversari.

Questa nuova originalissima vettura italiana è apparsa stabile bene « attaccata » al terreno e dotata di una grande accelerazione. In velocità è risultata circa allo stesso livello delle Mercedes, che erano, sia pure di poco, indubbiamente le vetture più veloci. Anche la sua frenata, favorita certamente dal peso assai ridotto rispetto a quello delle sue avversarie, è molto efficiente. Si ritiene che il peso della Lancia si aggiri sui 600 Kg. Sono pertanto circa 120 Kg. in meno della Mercedes. Il motore rende per ora 250

HP.; vedremo dopo questa prova, che tutto sommato è promettente, quale sarà il ruolo che le Lancia assumeranno nelle prossime corse argentine.

Dopo il ritiro di Ascari restava in testa, compatto, il gruppo Schell, Hawthorn, Trintignant. Questi scatenati marciavano ora talmente forte che di un attacco da parte della Mercedes non v'era neppure la più lontana idea. Si può anzi dire senza esagerazione che le Mercedes sono state questa volta letteralmente travolte sin dall'inizio e che hanno dovuto subire, come a Le Mans nel 1952, passivamente l'offensiva delle avversarie, sperando solo nel loro ritiro. Come può essere inconfutabilmente dimostrato dal grafico della corsa, era chiaro che esse potevano guadagnare delle posizioni solo per l'abbandono di altri concorrenti. Oltre a numerosi tempi sul giro, abbiamo cronometrato durante la corsa diversi tratti parziali, tra i quali molto significativo quello in frenata negli ultimi 400 metri del lunghissimo rettillo. Benchè in questo punto la pista fosse in sensibile salita le Mercedes perdevano su questo tratto, rispetto alle

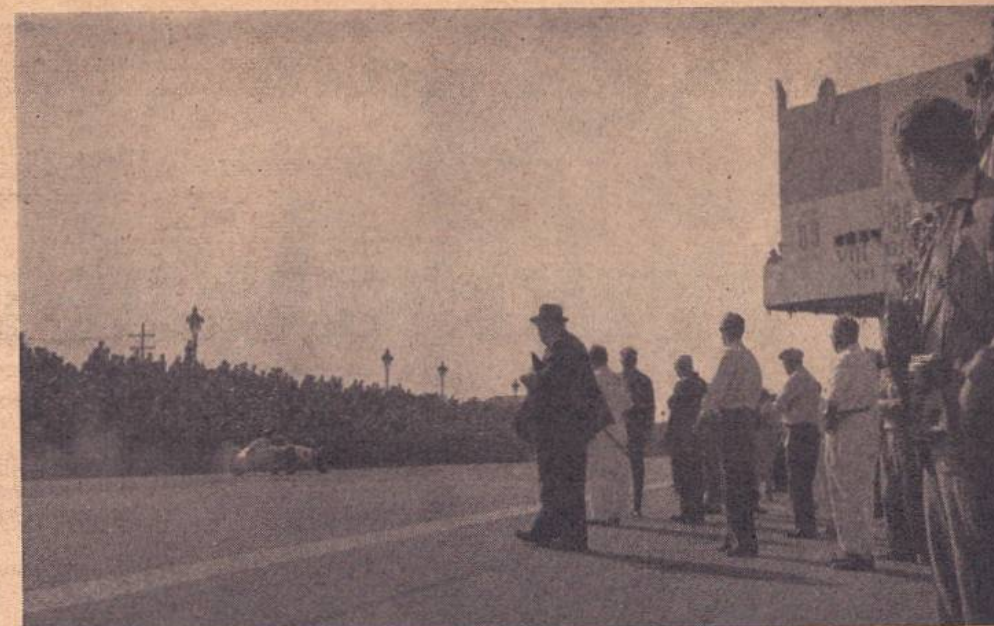
Lancia, Ferrari e Maserati in media un intero secondo!

Il gruppo di testa, se da una parte allontanava gradatamente la minaccia Mercedes, dall'altro destava con quella andatura qualche apprensione. Si temeva infatti che questa battaglia, un po' troppo serrata, provocasse qualche seria uscita di strada, o una serie di rotture che avrebbe aperto la via di un facile successo alle vetture tedesche. Effettivamente Hawthorn prima, ed in seguito Schell fecero ciascuno un « tête à queue », ma fortunatamente tutto si risolse nella perdita di qualche secondo. Quando poi il bravissimo Hawthorn, dopo il ritiro di Schell e di Trintignant, restò solo, il suo vantaggio su Fangio — ora in seconda posizione — era già di circa mezzo minuto. Venne detto dopo la gara, a proposito della sensazionale prova iniziale di Schell, che questi sarebbe partito col preciso incarico di tirare la corsa ed avrebbe avuto a questo scopo i serbatoi del carburante riempiti solo a metà. Non sappiamo se questa versione sia del tutto attendibile; una cosa è però certa, e cioè che Schell non ha mai marciato così forte come a Barcellona. Schell abbandonò per rottura alla trasmissione, forse troppo sollecitata. Trintignant si ritirò per avaria al ponte, ma provocata dalla rottura di un tubo di lubrificazione. Quasi certamente, senza questo guasto, sarebbe giunto secondo a poca distanza da Hawthorn.

Si pensò a metà corsa — quando anche Moss era sparito per avaria di motore — che Fangio, trovandosi ormai automaticamente in seconda posizione, per di più con una vettura che non era stata sottoposta a sforzi eccessivi, sarebbe passato finalmente all'attacco; ed effettivamente, a circa 30 giri dalla fine il suo distacco cominciò a diminuire, riducendosi a 18 secondi. A questo punto però, sia Hawthorn, sia l'ottimo Musso che seguiva Fangio, aumentarono la loro andatura. Fangio tentò di reagire, ma a questo punto, tra la costernazione dei tedeschi, anche il suo motore incominciò a funzionare irregolarmente, mentre dallo scarico uscivano con frequenza ed intensità sempre maggiori le temute nuvolette di fumo bianco, foriere di rotture di pistoni.

Nel frattempo anche Herrmann aveva abbandonato, dopo essersi già fermato una volta al box per un cambio di candele. Motivo del ritiro: guasto alla pompa di alimentazione e relative « complicazioni ». Quanto a Kling, che come Herman, non aveva mai tentato di farsi luce verso le posizioni di testa, egli girava ora lontano con un intero giro di distacco, precedendo lo spagnolo Godia su Maserati.

Musso e Mantovani non avevano mai perduto di vista Fangio ed Herrmann, fino a quando questi fu in gara; e marciando con sorprendente regolarità, si trovarono al 65. giro con vetture freschissime rispettivamente in terza e quarta posizione. Vedendo diminuire il suo distacco da Fangio, Musso forzò l'andatura e dopo aver fatto una paurosa sbandata sulla quale preferiamo non ritornare dettagliatamente, (come vedi, caro Musso, ho mantenuto la pa-



Il dramma in Casa « Mercedes » ha avuto inizio fin dalle prime battute di questo memorabile Gran Premio di Spagna. Sotto l'incalzante offensiva scatenata dalla Lancia e in seguito dalla Maserati e dalla Ferrari, le argentee vetture tedesche si sono arrese per dare via libera allo strepitoso trionfo italiano. Nella foto il bolide... fumante di Fangio transita sul rettillo delle tribune mentre il « Sergente di Ferro », Neubauer, il primo a sinistra, conserva la consueta impassibilità.

rola!) sbandata che comunque non ha nulla a che fare con l'inseguimento su Fangio, superò a circa dieci giri dall'arrivo il pilota di punta della Mercedes. Mantovani disgraziatamente venne portato fuori strada, addirittura dentro un reticolato di sbarramento, mentre stava per superare Fangio. Venne tolto di gara per aiuto di terzi. Al suo posto, mentre Hawthorn stava per vincere questa indimenticabile gara, passò Mieres, il quale non fece tuttavia in tempo a superare Fangio, anche se questi, ad andatura ormai ridotta e con un pistone seriamente avariato, non pensava che a giungere in qualche modo sino alla linea di arrivo.

Fini così questo Gran Premio di Spagna che ha chiuso la interessante stagione 1954 con un risultato giustissimo. E' stata la prima volta che la Ferrari tipo « Squalo », apparsa l'anno scorso a Monza, ha vinto una gara. Trattasi della vettura a serbatoi laterali, alleggerita rispetto alle altre, dotata del noto riuscitissimo motore 100 per 79,5 mm che rende circa 265 HP. Questa macchina non era apparsa sino a poco tempo fa molto stabile. Lampredi ha eliminato questo inconveniente modificando la sospensione anteriore con l'applicazione di due molloni cilindrici quasi verticali. Ora lo « Squalo » è perfettamente a punto, come è stato dimostrato al Peña Rhin.

### Avviso agli abbonati

Informiamo che ogni cambio d'indirizzo per l'invio della Rivista deve essere accompagnato dalla somma di L. 50 (anche in francobolli) per rimborso spese.

E' sperabile che la Mercedes non decida però nel prossimo inverno (come si sente già sussurrare) di ritirarsi dalle corse 1955, come avvenne per le gare Sport, dopo le sue vittorie di Berna, Le Mans, Nürburg e Carrera Messicana del 1952.

Ognuno può naturalmente « amministrare » le proprie vittorie nel modo che ritiene migliore, ma effettivamente, ora che l'interesse delle « grandes epreuves » sta di mese in mese aumentando — anche per la più o meno prossima ricomparsa di Bugatti e di Alfa Romeo — sarebbe veramente deplorabile che le vetture tedesche, dopo avere indiscutibilmente contribuito ad attirare maggiormente le masse verso le competizioni automobilistiche e costrette, con la loro minacciosa presenza i diversi costruttori a progredire più celermente che d'ordinario, fossero assenti nel prossimo anno.

Una cosa in ogni caso è molto probabile, e cioè che, se Mercedes scenderà nuovamente in campo nel 1955 le sue vetture saranno sensibilmente differenti dal modello 1954, chiamato — per l'esattezza — W-196.

CORRADO MILLANTA

(Foto Millanta e Pubblifoto)

La classifica:

1. Hawthorn (Ferrari) in 3.13'52"1 alla media di Km. 157,730; 2. Musso (Maserati) 3.15'5"3; 3. Fangio (Mercedes) 3.14'17"8 ad un giro; 4. Mieres (Maserati) 3.15'23"6 ad un giro; 5. Kling (Mercedes) 3.15'47"4 ad un giro; 6. Godia (Maserati) 3.14'42"3 a 4 giri; 7. Rosier (Maserati) 3.14'2"5 a 6 giri; 8. Wharton (Maserati) 3.14'42" a 6 giri; 9. Bira (Maserati) 3.14'23"4 a 12 giri. Giro più veloce: il terzo di Ascari (Lancia) in 2'20"4, media Km. 162,200.



Il Gran Premio di Spagna ultima prova del

## CAMPIONATO MONDIALE 1954 CORSA

segna la vittoria dei

# CARBURATORI WEBER

1° Hawthorn su Ferrari - Carburatori WEBER

2° Musso su Maserati - Carburatori WEBER

confermando la superiorità del **Carburatore WEBER** già vincitore con la Ferrari del **CAMPIONATO MONDIALE SPORT 1954** e vincitore dei **CAMPIONATI MONDIALI 1950, 1951, 1952, 1953.**

Carburatori speciali con pompa di ripresa ed Econo Super Alimentatore per **Fiat 1100/103, Fiat 1400, Lancia Appia.**

Entro novembre consegna applicazioni speciali con carburatore a doppio corpo per **Fiat 1400, Fiat 1900, Alfa Romeo Super**

## Avvincente finale e sorprendente successo di Anna Maria Peduzzi a Brindisi

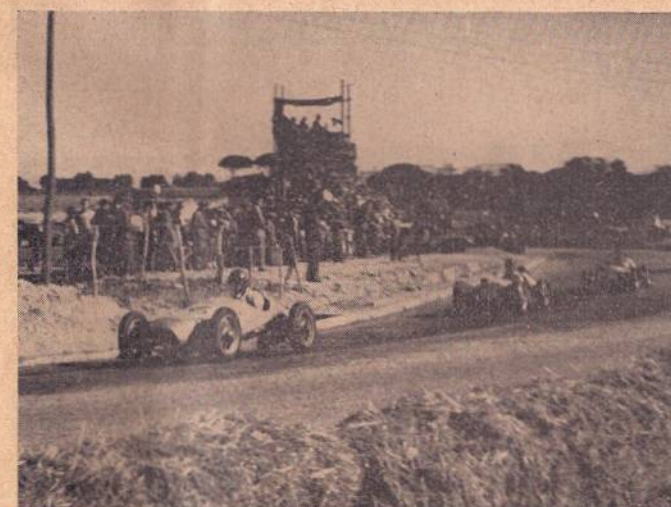
Un finale di gara da batticuore, con tutta la folla in piedi sulle tribune in spasimante attesa, ha caratterizzato questa seconda bella edizione del circuito brindisino. In verità la vittoria della Peduzzi ha sconvolto ogni pronostico ed è stata la gradita sorpresa della giornata, entusiasmando la massa dei ventimila e più spettatori che gremivano tutti i punti del caratteristico e panoramico percorso. A parte l'elemento sorpresa è piaciuta al pubblico l'affermazione dell'unica rappresentante del gentil sesso, che già sin dallo scorso anno era divenuta la beniamina degli appassionati locali, ed i suoi ultimi giri in lotta serrata col tenace avversario Bondi hanno determinato un autentico spettacolo di tifo.

Al suo arrivo la calma ma dinamica guidatrice comasca è stata sommersa dall'entusiasmo straripante dei tifosi, ed ha ricevuto commossa l'alloro del trionfo e l'abbraccio del Sindaco di Brindisi, che ha voluto per primo porgerle i sensi della ammirazione di tutti i suoi concittadini.

La sua vittoria è stata il coronamento di una gara avveduta e metodica, sempre nelle posizioni di rincalzo dei più agguerriti avversari, condotta con stile pulito ed avvedutezza tecnica. Ella ha tenuto saldamente nelle sue esili ma possenti mani gli scalpitanti cavalli della sua veloce vettura, uscita da quelle officine modenesi ove il «mago» Stanguellini onora con la sua tecnica esemplare l'industria artigiana



Anna Maria Peduzzi e Massimo Bondi sono stati gli intrepidi ed animati spettatori dominatori del II Circuito di Brindisi. Eccoli, accomunati nel trionfo, al termine della emozionantissima gara.



Un passaggio nella zona del traguardo di un veloce terzetto.

dell'automobilismo italiano; e, allorché per il ritiro dei leaders, si è trovata in prima posizione, ha reagito valorosamente al temerario attacco del generoso Bondi. Questi, che è una delle autentiche giovani speranze del volante, pur in possesso di una vettura dal rendimento non eccezionale, ha dato tutto il meglio di se stesso, con audacia spericolata, ed ha conquistato il secondo posto assoluto, ad appena tre metri dalla valorosa avversaria.

Alla gara, che si è svolta in un mattino pieno di sole e di azzurro, hanno preso parte una ventina di concorrenti fra i quali erano presenti gli specialisti più noti in campo nazionale delle classi 750 corsa e sport. Fra i partenti si notavano infatti ben nove monoposto corsa, fra cui una Cooper, la Cavanna-Guzzi sperimentale e la Faranda, mentre fra le vetture tipicamente sport lo squadrone delle Stanguellini era sceso in gara deciso a rintuzzare la superiorità del tipo corsa.

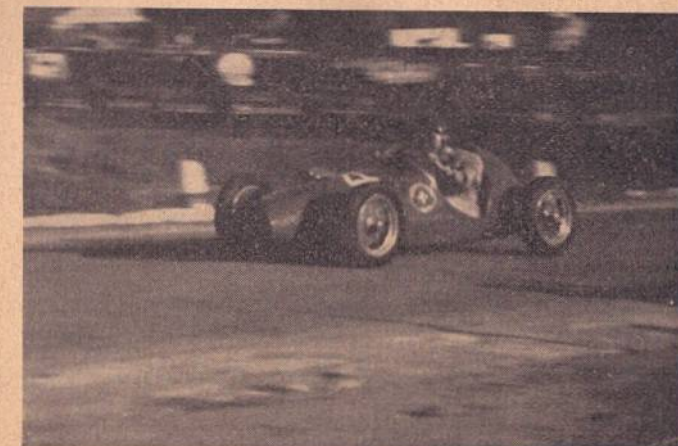
L'interesse tecnico della manifestazione era pertanto imperniato su questo duello fra vetture corsa e sport con l'incognita delle rappresentanze della Formula 3, mentre fra i piloti il nuovo duello Taraschi-Leonardi dava il maggior tono alla contesa. Tra l'altro le prove, molto impegnative, dei giorni innanzi avevano già dato una chiara indicazione sugli sviluppi della attesa lotta.

La partenza della prima batteria vide subito balzare in

testa la Stanguellini del giovane Cecchini e in seguito il suo serrato resistere all'incalzare della *Giaur «Red Bliz»* di Taraschi, che successivamente prese il comando, dopo aver segnato il primato assoluto sul giro, per vincere con circa mezzo minuto di distacco sul valoroso avversario. Ai posti di onore si classificavano Bondi e Pirocchi, mentre il «vecchio» Baravelli era al disotto delle sue possibilità e la Cooper di Bellocchio deludeva scomparendo dopo pochi giri.

Nella seconda batteria la superiorità di Leonardi era incontrastata ed il campione romano vinceva senza forzare. Bella la lotta invece per le successive posizioni con continuo scambio di posti fra la regolarissima Peduzzi, l'anziano Lanza con la bella bialbero Moretti e la interessante vettura sperimentale di Cavanna munita di motore bicilindrico Guzzi, che polarizzò la curiosità di tutti per la sua scheletrica struttura e la fulminea accelerazione. Una bella prova fu compiuta in questa batteria dal giovane Recchi con la berlinetta Moretti sport di serie.

Fra il generale interesse nove delle vetture qualificate si schieravano per la finale, mancava il solo Cavanna impossibilitato a partire per noie di accensione. Sin dall'inizio però Berardo Taraschi con un fulmineo spunto, si assicurava la prima posizione e guadagnando circa un secondo al giro su Leonardi, tenace inseguitore, sembrava avviato oramai ad una sicura vittoria. Ma nell'impeto della contesa una im-



Berardo Taraschi, che ha stabilito il record del giro, in azione al volante della *Giaur «Red Bliz»*.