

Elettrizzante il

"Gran Criterium 1100,"

vinto fotograficamente da Bonetto
davanti a Sommer
entrambi con la O.S.C.A.



L'emozionante arrivo di Bonetto e Sommer nel Gran Criterium 1100. Il Colonnello Covacevich, impareggiabile Direttore di Corsa, sta per abbassare la bandiera a scacchi mentre con un guizzo Bonetto riesce a superare di pochi centimetri il collega Sommer che come lui pilotava la bella e veloce OSCA dei Fratelli Maserati.

Col titolo indigesto di Gran Criterium 1100 si è voluto mimetizzare e sminuire il vero Gran Premio Vetturette che si è corso in apertura della grande giornata monzese e che è stato in tutto degno del nome che aveva in origine e che forse, a consuntivo fatto, è possibile che venga restituito l'anno venturo a questa corsa per vetture leggere che è riuscita in pieno.

Intitolata anche al ricordo del compianto Dante Spreafico, la gara ha visto schierarsi alla partenza ben 27 macchine rappresentanti quanto di meglio sia costruito in Europa al momento attuale nella classe 1100 cc. senza compressore.

Nel nostro numero scorso avevamo parlato degli aspetti tecnico-sportivi che era lecito attendersi dalla competizione delle vetturette; i risultati hanno confermato in pieno il successo di una nuova formula di corsa e le prestazioni delle macchine migliori sono apparse sorprendenti e ben vicine a quelle di certe macchine della «Formula 2» che pure vanno per la maggiore.

Nel complesso era interessante il confronto fra la scuola italiana che era tutta impostata sulla vettura con

schema costruttivo estremamente ortodosso, quella francese che aveva nella Simca la più accreditata rappresentante e la nuova scuola britannica che si affida alle ultraleggere Cooper a motore raffreddato ad aria situato posteriormente. La superiorità italiana è apparsa netta e chiara e senza possibilità di appello. Le Cooper inglesi non hanno potuto figurare in corsa perché Wharton, uno dei cannoni della specialità, è uscito di strada al primo giro, mentre Schell aveva una macchina in condizioni precarie. Comunque non crediamo che le schematiche vetture inglesi avrebbero potuto tenere sulla distanza abbastanza severa per le piccole 1100 cc., il ritmo imposto dalle nostre macchine. Solo antagonista veramente pericoloso era il solidissimo e valoroso Simon al volante di una velocissima Simca che, a nostro parere, costituiva davvero l'avversario da battere. Che il campione francese potesse veramente aspirare alla vittoria ce lo dice tutta la sua corsa. Comunque crediamo che domenica 3 settembre nulla vi fosse da fare contro le Osca di Bonetto e del combattivo Sommer che erano in giornata di grazia e, nonostante la lotta che ha mandato in

visibilio il pubblico, non del tutto sfruttate al loro limite.

E' un vero peccato che al confronto sia venuta a mancare la Abarth di Stuck che, per le doti del pilota e per le sue intrinseche qualità, avrebbe potuto certamente avere un ruolo di primaria importanza nella gara. Le Osca a due assi a cames in testa sono apparse perfettamente a punto, dotate di tenuta a prova di bomba e di ottime qualità generali. Non si deve dimenticare che tanto le Osca quanto le Stanguellini a due assi a cames in testa che sono finite ai posti d'onore, erano tutte autentiche vetture sport a due posti per l'occasione promosse al ruolo di vetture da corsa. Questo fa pensare che se le macchine italiane fossero state, come la Simca, delle vetture monoposto e nate per essere carburate a miscela ed usate nella Categoria Corsa, probabilmente l'affermazione sarebbe stata ancora più clamorosa e decisiva. Delle Osca abbiamo già detto tutto il bene possibile. Le Stanguellini che hanno lottato a fondo colla Simca di Simon hanno dimostrato anch'esse di avere doti di velocità e di tenuta assolutamente insigni. Notevolissima la media sul giro dell'audace Sighinolfi.

Le altre vetture sono state sommerse dalla superiore performance delle 5 macchine migliori che hanno dato vita ad una competizione animata e velocissima.

Fortunatamente Hans v. Stuck, incidentatosi nelle prove, e Giorgetti vittima di un pauroso volo a poco più di un chilometro dopo la partenza non sono stati troppo gravemente feriti. Fra i 27 partenti figuravano 19 italiani, 3 svizzeri, 2 francesi, 1 inglese, 1 americano ed 1 italo-svizzero. Peccato che le *Ermini* non abbiano potuto dare la intera misura delle loro possibilità. Dei piloti Bonetto e Raymond Sommer erano certamente i migliori. Simon è stato in tutto degno della sua fama ed è riuscito a districarsi dal-

I migliori tempi sul giro dei partecipanti al Gran Criterium 1100

1 - Simon	(27)	2 26 2
2 - Sighinolfi	(29)	2 27 2
3 - Bonetto	(30)	2 27 3
4 - Sommer	(26)	2 27 4
5 - « Delfino »	(24-26-27)	2 28
6 - Terigi	(18)	2 30 2
7 - Benedetti	(16)	2 31 4
8 - Comirato	(20)	2 32
9 - Bianchi	(3)	2 32 3
10 - Maglioli	(26)	2 33 3
10 - Romano	(27)	2 33 3
12 - Casalegno	(27)	2 34 1
13 - Schell	(14)	2 36 1
14 - Carini	(4)	2 39 1
15 - Duberti	(17)	2 39 4
16 - Cabianca	(10)	2 40
17 - Adanti	(10)	2 41 1
18 - Wartenweiler	(15)	2 44
19 - Crepaldi	(5)	2 45
20 - De Terra	(7)	2 46 3
21 - Deatweiller	(5)	2 47 3
22 - Branca	(6)	3 05 1
23 - Bersani	(1)	5 09

L'amplesso in cui lo tenevano avvinto Sighinolfi e « Delfino » i bravissimi guidatori delle *Stanguellini*. Peccato la falsa partenza dovuta forse in parte al nervosismo ed alla ben nota ansia di scattare di Bonetto ben secondato questa volta da Sommer, Sighinolfi e Schell anch'essi puledri scalpitanti ed in parte al mancato accordo fra cronometrista e starter.

Comunque una bella, bellissima gara che deve ripetersi ed essere valorizzata come si merita e come i suoi risultati hanno ben dimostrato.

Alla fine del «Gran Criterium 1100» quando la folla scattata in piedi seguiva ansiosa e trepidante le ultime battute della strenua battaglia veniva logico di chiedersi, dinanzi a tanto entusiasmo, se, ai fini dello spettacolo ed anche dello stesso interessamento della massa allo sport automobilistico, vale proprio la pena di approfondire tanti milioni nella progettazione e costruzione delle specialissime vetture da G. P. quando, con mezzi molto più modesti si possono conseguire dei risultati molto più soddisfacenti quali quelli offerti appunto dal «Gran Cri-



Ben visibile appare in questa fotografia la soddisfazione di Bonetto (a destra) e di Sommer (a sinistra) per la bella lotta sostenuta nella disputa del Gran Criterium 1100 vinto dal primo di stretta misura davanti al pilota francese. Sorrisi, fiori e premi coronano la bella impresa.

terium 1100» sempre riferendosi al puro aspetto spettacolare e sportivo, astrazione fatta quindi per quello tecnico, che per altro presenta i suoi problemi, e non tutti già pienamente risolti, anche nell'ambito di queste vetturine.

La monotonia dei G. P. è divenuta oramai luogo comune e da tale stato di cose non se ne potrà uscire se non quando sui campi di gare abbiano a scendere, con armi dello stesso calibro, numerose squadre contendenti la vittoria con la bilancia del farmacista. Ma sino a che si avranno al traguardo solo un paio di vetture di forze pressoché uguali (e questa allentante prospettiva si è manifestata finalmente proprio in questa stessa giornata monzese) dal nostro sport la massa si allontanerà sempre più e varranno ad abbinarla le acroba-

zie dei vari Uffici Stampa dei Comitati organizzatori.

Non è chi non veda come sempre più ardua divenga la possibilità di sovvenzionare la produzione da corsa G. P. dato il fortissimo aggravio che costruzioni del genere comportano ed è inutile sperare che su tali strade si avviino le nostre maggiori fabbriche; le uniche che, forse, potrebbero avventurarsi in tal campo gravando del maggior onore il loro stesso reparto esperienze.

La felicissima «apertura» della giornata di Monza ha perfettamente focalizzato la soluzione unica che potrebbe in breve dare nuova linfa a tutto il nostro mondo.

Intensifichiamo la progettazione e costruzione di vetturine da 1100 cc., indirizziamoci verso i modelli monoposto, come la *Simca* di Simon, ricer-

chiamo per queste vetture dei circuiti adatti e si vedrà che in breve la rosa dei piloti si accrescerà di non poche reclute ed anche il parco macchine potrà contare un bel numero di vetture non eccessivamente dispendiose nell'acquisto e nella manutenzione.

E di quali performances siano capaci queste vetturine lo ha detto ben

chiaramente il «Gran Criterium 1100» che ha offerto a questi mezzi la possibilità di un confronto veramente lusinghiero — ed addirittura entusiasmante per quanto riguarda la loro tenuta — poichè ben 15 concorrenti sono arrivati sino alla fine e, ciò che è sintomatico nei riguardi della loro efficienza, proprio negli ultimissimi gi-

ri la maggior parte di essi hanno registrato i tempi migliori.

Una volta ancora plaudiamo alla bella iniziativa dell'A. C. Milano e ci auguriamo che per l'avvenire questa prova abbia a costituire la manifestazione conclusiva di un complesso e nutrito calendario internazionale.

GIOVANNI LURANI

La grande giornata nelle sue fasi

Aria di festa nel cielo limpido e nel grande secolare parco. Qui lo strepito dei motori non dà fastidio, mette anzi allegria perchè è la sagra del motore che si celebra con tutti i suoi riti. I colleghi della stampa quotidiana una volta tanto, sentendo tutto questo frastuono, vedendo la indisciplina di chi cerca di infilarsi avanti per raggiungere in anticipo l'autodromo, non pensano al pezzo tonante da stendere per il giornale, al pezzo che dovrebbe avere il potere di rendere tutti i motori silenziosi come quelli elettrici e tutte le vetture militarmente incolonnate come dei lunghissimi treni su gomme.

No, tutti si è allegri e non si pensano a queste cose giuste ma in un certo senso anche tristi. Baccano ed indisciplina anche se di tanto in tanto fa capolino il casco nero di un agente della Polizia Stradale.

Da quando Monza è Monza la scena caotica si ripete, al ritorno più che all'andare; è la scena che si ripete tutti gli anni e che fa parte quasi integrante dello spettacolo, anzi questo prolunga e ne accresce il piacere.

Però, una volta, ai primi anni di Monza eravamo tutti più lieti di trovarci bloccati in mezzo a queste interminabili file di macchine trasformatesi in lumache tanta è la loro velocità di traslazione. Da vettura a vettura ci si scambiavano le previsioni,

si facevano amicizie, si sosteneva il proprio campione ed al ritorno naturalmente le discussioni erano più accese. Una volta.

Oggi questa comunicativa è scomparsa. Le vetture in fila non sono più lumache pacifiche, ma pantere pronte al balzo per la conquista del poco spazio ove piazzare le ruote dinanzi all'altra, ed ad ogni sosta si impreca e si giura che sarà l'ultima volta che ci si lascia trasportare in una avventura del genere, ci si indirizza poco benevolmente contro tutti i responsabili che non hanno provveduto a creare nuove e numerosissime strade per la bisogna, per poter far sfollare in un fiat tutta la moltitudine degli spettatori. Oggi.

Già una volta le vetture erano in maggioranza delle torpedo, ed allora non esistevano quelle barriere che sono i finestrini e che impediscono la comunicativa. La berlina ha ucciso la comunicativa ha soppresso il prologo e l'epilogo delle grandi corse. Ha trasformato in una tortura ciò che prima era un godimento.

Evoluzione del progresso!

Il pubblico monzese è femminile in percentuale altissima, e tutte le donne sono elegantissime. E' una delle ultime e rare occasioni della stagione per poter sfoggiare ancora le toilettes estive, per mostrare attraverso scollature «a barca» molta molta pel-

le abbronzata ed assai spesso anche il contenuto. Quest'anno naturalmente anche a Monza imperava quell'aria di lutto che ha caratterizzato la uscente stagione: gonne nere, maglie nere, camicette nere, fazzoletti da naso, da testa, da cintura neri. Non si sa se si tratti di nostalgiche o di vedove od orfane. Questione di gusti.

Ma dobbiamo pure occuparci della corsa anche se con tutto quello che i precedenti colleghi hanno scritto in merito l'argomento potrebbe considerarsi chiuso specie poi dopo quella notevole fatica a cui ci siamo sobbarcati con la costruzione dei grafici delle due gare e con la elencazione dei giri più veloci di tutti i partecipanti.

Esaminati gli uni e gli altri il lettore che non ha presenziato alla giornata monzese può benissimo riviverla al tavolino senza altre nostre soverchie parole.

Qualche maggiore delucidazione forse però non guasterà come il ricordare che nell'allineamento per la partenza del «Gran Criterium 1100» in prima fila erano Bonetto (Osca), Sommer (Osca), Sighinolfi (Stanguellini) e «Delfino» (Stanguellini) cui seguiva il francese Simon con la Simca monoposto.

Questo ordine è stato rispettato anche al traguardo finale ad eccezione dell'indisciplinato Simon che lo ha sovvertito passando al terzo posto.

Così lineare però non era in effetti la corsa che è stata invece movimentatissima e se ne è avuto un chiaro indizio subito alla partenza che è stata presa anticipatamente da Bonetto, Sommer, Sighinolfi e Simon che tiravano via a tavoletta senza accorgersi d'esser soli.

Potrà essere stato anche un caso malaugurato, ma noi pensiamo che così come viene piazzato attualmente lo starter, attorniato da tanta gente inutile, finisce per non essere bene individuato e seguito dai concorrenti e sarebbe forse bene spostarlo altrove, e con a fianco il solo cronometrista.

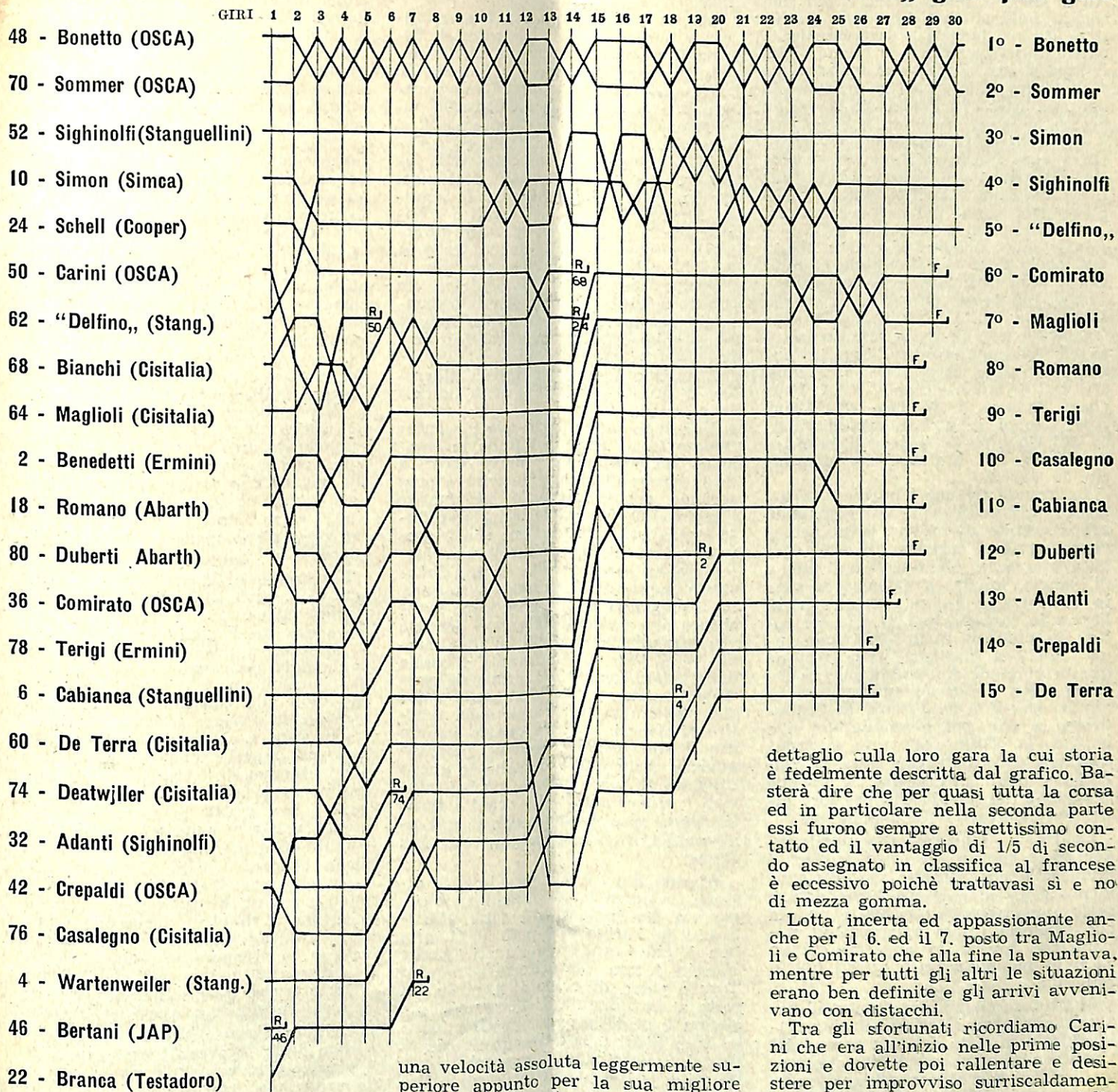
Tra l'altro la figura dello starter ufficiale pensiamo sia il caso di giubilarla poichè troppo spesso causa di contrattempi alla partenza sostituendola molto più vantaggiosamente con un semaforo comandabile a distanza. Forse se ne andrà della coreografia ma ne guadagnerà la serietà e le partenze avverranno con maggiori garanzie di regolarità.

Così per questa «Gran Criterium 1100» si è dovuta ripetere la parten-



Nella accanita battaglia per la conquista del terzo posto il francese Simon con la Simca ha avuto la meglio per pochi millimetri. Ecco il pilota d'oltralpe alla curva in porfido.

Grafico della posizione dei concorrenti al "Gran Criterium 1100,, giro per giro



dettaglio sulla loro gara la cui storia è fedelmente descritta dal grafico. Basterà dire che per quasi tutta la corsa essi furono sempre a strettissimo contatto ed il vantaggio di 1/5 di secondo assegnato in classifica al francese è eccessivo poiché trattavasi sì e no di mezza gomma.

Lotta incerta ed appassionante anche per il 6. ed il 7. posto tra Maglioli e Comirato che alla fine la spuntava, mentre per tutti gli altri le situazioni erano ben definite e gli arrivi avvenivano con distacchi.

Tra gli sfortunati ricordiamo Carini che era all'inizio nelle prime posizioni e dovette poi rallentare e desistere per improvviso surriscaldamento. Unico incidente della gara, e della giornata, quello di Giorgetti che usciva di strada al curvone subito dopo la partenza e restava infortunato ad una spalla. Subito soccorso veniva trasportato all'ospedale di Monza ove le sue condizioni non erano giudicate allarmanti ed ora è in via di guarigione.

Il bruciante finale ha entusiasmato il pubblico che ha seguito in piedi le ultime fasi ed ha decretato ai protagonisti una ovazione davvero sorprendente mentre sulla pista la Signora Tina Spreafico, vedova del compianto corridore Dante Spreafico, consegnava al vincitore Bonetto la bella coppa da lei offerta ed intitolata allo scomparso.

L'intervallo per la colazione viene

za e le vetture presero tutte e 24 lo
avvio. Rimase però al palo quella
di Carnevali che dovette abbandona-
re subito e quella di Casalegno che
riuscì a partire ed a recuperare fi-
nendo poi decimo.

Tra i ritiri immediati da ricordare anche quello di Bertani che riuscì a fare un solo lentissimo giro con la sua vettura azionata da un bicilindrico J.A.P.

La gara prese in breve una sua particolare caratteristica. In testa, continuamente alternatisi Bonetto e Sommer con le due Osca bialbero. Quella di Bonetto con parafranghi incorporati con la carrozzeria beneficiava di

una velocità assoluta leggermente superiore appunto per la sua migliore penetrazione mentre quella di Sommer a ruote scoperte era più pronta nelle riprese in virtù del suo minor peso. Ecco perchè le due vetture compirono appaiate tutta la gara e perchè ora l'uno ora l'altro dei piloti passava sul traguardo con vantaggio trascurabile e solo all'ultimo giro Bonetto riusciva a sfruttare la sua maggiore velocità assoluta lanciandoci bene nella scia del collega e saltando fuori all'ultimo minuto assicurandosi così quei pochi centimetri che gli assicurarono la vittoria.

Dopo questo duo veniva il terzetto Sighinolfi « Delfino » con le Stanguel-
lini pure bialbero e Simon con la Sim-
ca monoposto. Inutile sarebbe qui un

ravvivato da continue sfilate sulla pista di colonne pubblicitarie o dal passaggio delle più belle e recenti vetture della produzione automobilistica e carrozzeria italiana e quando ogni recesso è ben cosparso di carta oleata e di tracce di bivacchi siamo già alla seconda parte del programma della giornata:

Il XXI GRAN PREMIO D'ITALIA, corsa che si annuncia davvero maiuscola per tutti quei motivi tecnici che il lettore avrà già rilevati nella esauriente trattazione del nostro Direttore.

Il pubblico si è parecchio infittito e non pochi si dolgono di aver perso lo spettacolo della mattinata che a torto era stato sottovalutato. Sono giunte anche numerose autorità tra cui il Presidente dell'A. C. d'Italia Principe Caracciolo con la figlia, l'Ambasciatore d'Argentina Gonzales Rissos, il Console Generale Argentino a Milano, Boldt, il Presidente della C.S.A.I., Marchese Brivio, il Sindaco di Milano Avv. Greppi, mentre in rappresentanza del Governo interviene il Ministro del Lavoro on. Marazza che sarà anche lo starter.

La grande tribuna d'onore vista dal nostro ultimo ripiano è veramente zeppa e sotto di noi v'è la numerosa rappresentanza argentina che ad ogni occasione urla all'impazzata il nome di Fangio, innalza stendardi con tanto di «Arriba Fangio» e non pochi hanno in tasca strisce di tela coi colori nazionali ne manca in tribuna una bandiera nazionale per fortuna questa volta di dimensioni più modeste che non quella che sventolarono in giugno per il Gran Premio dell'Autodromo e che poi ammainarono alla chetichella. Tutto l'apparato insomma destinato a salutare con tutta la esuberanza degli aficionados il novello Campione del Mondo che per loro altri non poteva essere che Fangio.

Contro il temperamento degli argentini è inutile spendere parole: è certo però che questo loro atteggiamento fanatico è decisamente nocivo al loro compatriota ed inoltre non fa che renderlo invisibile agli sportivi italiani che invece lo apprezzerebbero assai di più senza tutti questi inutili feticismi.

Mentre facciamo queste considerazioni sulla pista si svolge il rito della entrata in pista delle vetture e dei piloti con le bandiere al vento portate dagli alfieri e la folla raggiunge le migliori posizioni per assistere alla partenza.

Lo schieramento è completo ed in prima fila è notata simpaticamente a fianco della *Alfa Romeo* di Fangio, il più veloce in prova, la nuova *Ferrari* 4500 di Ascari, che a sua volta ha a

lato le altre due *Alfa* di Farina e Sanesi.

Al via però Ascari non è prontissimo e sulla linea di traguardo è Farina il primo a sfrecciare seguito subito da Fangio, Fagioli e Sanesi. Gli altri sono tutti in gruppo. L'attesa per il primo passaggio è cosa di breve durata che sul rettilineo opposto già si vedono saettare i rossi bolidi. Sarà Farina al comando ma sulle ruote ha Ascari seguito dalla muta degli altri quattro piloti della *Alfa* cui fa seguito Serafini con l'altra *Ferrari* e Sommer con la *Talbot*. Via via tutti gli altri come ben si vede dal nostro grafico. Mancherà al secondo passaggio il Principe Bira che ha lamentato... un difetto di lubrificazione offrendo l'insolitato spettacolo che il nostro sempre tempestivo Millanta ha eternato col suo infallibile obiettivo.

Rinviamo il paziente lettore al grafico di questa gara per il dettaglio delle posizioni.

Non sono mancate in questo ventunesimo Gran Premio d'Italia le emozioni. Ha cominciato proprio Ascari a darle inserendosi con autorità a quel secondo posto dall'inizio, né quando Fangio al 9. passaggio lo ha preceduto si è avuta l'impressione che il giovane pilota di Maranello dovesse rallentare la sua azione e lo ha dimostrato subito recuperando la posizione e passando anche poco dopo addirittura al comando della gara per due giri ponendo le ruote di un'altra marca — la *Ferrari* — davanti a quelle della *Alfa Romeo*. Ma prima di questo momento già un'altra forte emozione si era avuta: l'arresto ed il ritiro di Sanesi che era quarto sempre con l'*Alfa*. Anche Fagioli palesava qualche difficoltà e Serafini lo aveva superato al 5. giro. Sono già incominciati i superamenti ed i primi a farne le spese sono il belga Claes e l'instancabile Biondetti in gara con una *Jaguar*.

Appena dopo il 20. giro la gara diviene veramente drammatica anche per via dei rifornimenti delle *Alfa* iniziati da Farina che però al 21. giro non è più seguito da Ascari. Anche Fangio ferma per rifornire mentre Taruffi passa di colpo al 2. posto. La sosta ai box è stata di 37 secondi per Farina e di 43 per Fangio. Il pubblico è in piedi e si chiedono notizie di Ascari. Il servizio d'informazione veramente perfetto annuncia immediatamente che egli è fermo sul percorso per guasto al ponte.

La notizia allenta l'entusiasmo per la gara ma ecco subito che un nuovo avvenimento dà di nuovo esca al fuoco della passione. Al 23. giro Fangio giunge lentamente al box e si ritira

per guasto al motore. Mentre la macchina di Fangio è ancora sulla pista giunge Taruffi per il suo rifornimento ed ecco che dai dirigenti della *Alfa Romeo* l'argentino viene invitato a prendere il volante della vettura del valoroso pilota romano che era riuscito a portarla al secondo posto. Il gesto non è salutato con simpatia dalla folla che non esita a manifestare vivacemente la sua disapprovazione. La sostituzione materialmente è regolarissima e prevista dall'articolo 11 del regolamento del Gran Premio d'Italia ma moralmente il gesto è assai discutibile. Fangio però non avrà dalla sua la fortuna nemmeno questa volta ed anche la seconda macchina lo abbandona dopo nemmeno 9 giri, ed in nessuno di questi il sudamericano è riuscito ad abbassare il miglior tempo stabilito da Taruffi con quella stessa vettura come si potrà rilevare dall'apposito tabellino inserito in precedenza. Il secondo e definitivo ritiro di Fangio è salutato per reazione da un nutrito applauso e gli animi così si placano e si placano anche gli ardenti entusiasmi della colonia argentina che come già al precipitato Gran Premio dell'Autodromo rinfodera piano piano tutti i suoi gagliardetti e striscioni.

L'interesse della lotta tra i primi non deve però farci dimenticare anche gli altri atti di questa bellissima corsa da Fagioli che ha ripreso Serafini ed è passato al terzo posto perdendolo nuovamente per la sosta al rifornimento, allo stesso Serafini che ligio alla consegna conduce con scrupolo la *Ferrari* 4500 che è rimasta in gara e che passerà al 48. giro nelle più esperte mani di Ascari che nel frattempo ha compiuto una velocissima corsa ad ostacoli per raggiungere i box giusto in tempo per riprendere, con maggior lena, la lotta al volante della seconda macchina che in piena efficienza anche se meno veloce della sua. Vedremo infatti che il miglior tempo di Ascari con questa macchina è di circa 4 secondi superiore a quello registrato con la prima vettura e ad onore di Serafini bisognerà anche aggiungere che il suo miglior tempo è di soli due quinti di secondo superiore a quello di Ascari.

La gara si rialza subito di tono ravvivata dalla foga con cui il pilota di *Ferrari* riprende la lotta anche se per la prima posizione oramai, a parte lo imponderabile, non v'è più nulla da fare. Riprendendo ad esaminare la situazione degli altri ricorderemo la tenace difesa di Raimondo Sommer che riesce sempre a spingere la sua grossa *Talbot* ad un regime superiore alle consorelle portandosi gradatamente

Marmitte speciali ABARTH

per Fiat e Lancia

ABARTH & C. - Via Trecate 10 - TORINO

fino al 4. posto allorché al 47. giro fu costretto ad una prima sosta al box ed al giro seguente ad una seconda per disturbi al cambio che gli impedirono poi di proseguire anche se prima di abbandonare definitivamente la lotta per ben tre volte il forte pilota di Oltre Alpe tentò di ripartire e quando dovette proprio cedere si ebbe un caldo applauso dalla folla che non era rimasta insensibile davanti al suo ardente spirito di combattività.

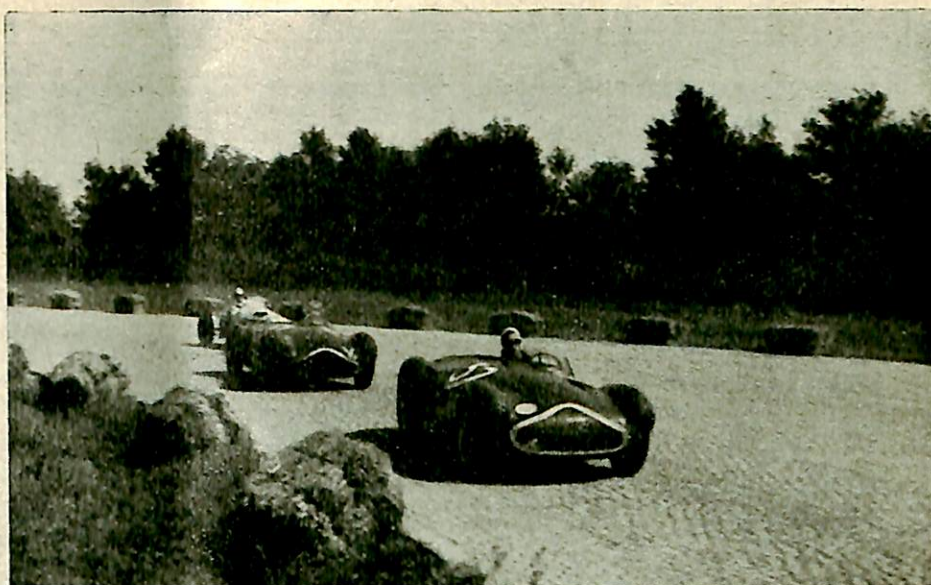
Un altro che seppe distinguersi nella massa fu il torinese Franco Roll il migliore tra i maseratisti sino a che riuscì a restare in gara o sia sino al 38. giro. A questa cronaca non resta ora che ben poco altro da aggiungere tanto della gara già dice il nostro grafico.

Al 50. giro Fagioli dovette fermarsi per un altro rifornimento così come già aveva fatto Farina ma mentre questi poté sostare impunemente al box, per Fagioli la sosta di sia pure soli 27 secondi costò la seconda posizione carpitagli dal furbo Ascari che aspettava solo la propizia e prevista occasione.

Farina intanto aveva doppiato anche il compagno di marca Fagioli e forse mirava anche a riprendere Ascari ma dai box continui segnali lo costrinsero a rallentare la marcia permettendo così a Fagioli di rientrare nel giro. Ma lo sforzo di gubbie si fermò a tanto e Ascari riuscì così a mantenere la sua brillantissima seconda posizione e quanto questa classifica sia stata valutata dal pubblico venne chiaramente dimostrato quando alla fine, fermate le macchine, i due grandi protagonisti di questa indimenticabile giornata sportiva vennero accumulati in un unico interminabile e caloroso applauso.

FRANCO DEGLI UBERTI

(Fotogr. Millanta, Publifoto, Terreni)



Per tutti i trenta giri della loro gara Sighinolfi, « Delfino » e Simon hanno combattuto raggruppati nel lembo del classico fazzoletto dando vita ad uno spettacolo entusiasmante e in questo passaggio ne abbiamo un esempio. Poi sul traguardo l'ospite ha preceduto a stento gli avversari.

CLASSIFICA FINALE DEL XXI G. P. D'ITALIA

1. Farina Giuseppe (Alfa Romeo) che compie i Km. 504 in 2.51'17" 2/5 alla media di Km. 176,542; 2. Serafini-Ascari Alberto (Ferrari) in 2.52' e 36"; 3. Fagioli (Alfa Romeo) in ore 2.52'53"; 4. Rosier Louis (Talbot) in 2.52'33"1 (giri 75); 5. Etancelin Philippe (Talbot) in 2.53 (giri 75); 6. De Graffenried (Maserati) in 2.51'53"1 (giri 72); 7. Whitehead (Ferrari) in 2.53'02"4 (giri 72).

Il giro più veloce Fangio (Alfa Romeo) al 7. in 2', media Km. 189 (nuovo record, il precedente di Sanesi in 2'00"2/5).

Ritirati: Bira (Maserati) al 2. giro; Manzon (Simca) all'8.; Sanesi Alfa

Romeo) al 12.; Trintignat (Simca) al 14.; Chiron (Maserati) al 15.; Comotetti (Maserati Milan) al 16.; Biondetti (Jaguar) e Louveau (Talbot) al 17.; Ascari (Ferrari) al 22.; Claes Talbot al 23.; Fangio (Alfa Romeo) al 24.; Levegh (Talbot) al 30.; Taruffi (Fangio) (Alfa Romeo) al 35.; Roll (Maserati) al 39.; Mairesse (Talbot) al 42.; Sommer (Talbot) al 49.; Harrison (E-a) al 52.; Murray (Maserati) al 56.

Partiti 25 arrivati 7.

CLASSIFICA G. CRITERIUM 1100

1. Bonetto Felice (Osca) che compie Km. 189 in 1.15'08" alla media di Km. 150,931; 2. Sommer Raymond (Osca) in 1.15'08" 1/5; 3. Simon (Simca) in 1.15'35"; 4. Sighinolfi (Stanguellini) in 1.15'35"1; 5. Delfino (Stanguellini) in 1.15'42"1; 6. Comirato (Osca Comirato) in 1.15'46", giri 29; 7. Maglioli (Cisitalia) in 1.15'50"2, giri 29; 8. Romano (Abarth) in 1.15'09"1, giri 28; 9. Terigi (Ermini) in 1.15'48", giri 28; 10. Casalegno (Cisitalia) in 1.15'52"2, giri 28; 11. Cabianca (Stanguellini) in 1.16'32"1, giri 28; 12. Duberti (Abarth) in 1.17'30"2, giri 28; 13. Adanti (Fiat Sighinolfi) in 1.16'41"2, giri 27; 14. Crepaldi (Osca) in 1.15'24"1, giri 26; 15. De Terra (Cisitalia) in 1.15'50", giri 26.

Il giro più veloce è stato quello di Sighinolfi (Stanguellini) al 29. giro compiuto in 2'27"2, alla media di Km. 153,867.

Ritirati: Carnevalli (Fiat Carnevalli), Wharton (Cooper), Giorgetti (Stanguellini), Dattner (Simca), al primo giro; Bertani (Jap, al 2.; Carini (Osca) al 6; Branca (Testadaro) al 7.; Deatwiler (Cisitalia) al 15.; Wartenweiler (Fiat Stanguellini) al 19.; Benedetti (Ermini) al 20.

Partiti 27, arrivati 15.



Questa cortina fumogena che viene stesa sopra la pista non è una trovata degli organizzatori per rendere più emozionante lo spettacolo: si tratta della vettura di Bira che avariata al secondo giro lascia dietro a sé questa spessa scia in cui si trovano nascoste le vetture di ben cinque concorrenti.