

Hans von Stuck ha riconfermato il suo titolo di dominatore della Montagna segnando il miglior tempo assoluto sul non facile percorso della Aosta - Gran San Bernardo. Con la sua nuova A.F.M. è salito al Passo senza una sbandata e senza una esitazione. Uomo e macchina hanno dimostrata la loro netta superiorità su tutti gli avversari.

# La XIII Aosta - Gran S. Bernardo

Se, in fatto di gare in salita, l'Aosta-Gran San Bernardo non è la più bella corsa del mondo, è certo una delle più belle e meravigliose! Il colle del G. S. Bernardo dista chilometri 33,9 da Aosta, e con una strada comportante circa 400 curve si giunge dall'altitudine di m. 583 a quella, già rispettabile, di m. 2473, superando quindi un dislivello di m. 1890: quasi 1900 m.! Va notato che quest'anno il tratto di 10,9 Km. oltre S. Rhémy era in poverissime condizioni, a profonde carreggiate, ghiaia, e molto polveroso; la pancia del motore, che tecnicamente si chiama coppa, raschiava talvolta la strada, almeno per certe vetture, costringendo a rallentare per prudenza. Ma pare che anche il Presidente dell'Automobile Club Valle d'Aosta, Francesco Passerin d'Entreves, abbia assicurato che l'anno venturo anche quell'ultimo gravoso tratto sarà in perfette condizioni. Parola di gentiluomo è parola di re! Quindi contiamo su questa importante realizzazione: la quale permetterà di compiere il percorso in meno di 24', facendo crollare tutti gli attuali primati. Se gli appaltatori di quel tratto di strada terranno fede ai loro impegni, è garantito che l'Aosta-G. S. Bernardo del 1952 vedrà un concorso di corridori e di pubblico ben maggiore di quello che si ebbe quest'anno, già senz'al-

tro eccezionale. Quando avremo detto che la gara venne organizzata alla perfezione dal suddetto Automobile Club, e che ognuno che cooperò a tale non lieve impresa assolse perfettamente il proprio compito, avremo dato una fedele idea della cosa. Riguardo al percorso in sé, esso è davvero magnifico, ma non facile per i guidatori; quindi è per essi un titolo d'onore avere partecipato... velocemente alla classica e famosissima corsa.

\*\*\*

Nell'articolo sulla Susa-Moncenisio avevamo fatto notare che, in un certo senso, il vero vincitore assoluto era Hans von Stuck, il nobile, ed abilissimo, e molto simpatico campione germanico (*non austriaco, vivaddio!...*). Prima della corsa abbiamo parlato con lui, sempre assai cortese, e ci ha detto ciò che volevamo sapere della sua bellissima A.F.M. monoposto, ad 8 cilindri a «V» di 90°, della cilindrata di 2 litri soltanto, e della rilevante potenza di 190 CV. (vedere l'articolo sopracitato). Il motore di questo rapido corsiero è un *Küchen*, ed ha l'albero motore e le bielle di disegno e costruzione *Hirth*, cioè ad elementi smontabili e tutto su cuscinetti a rulli, perciò risulta scorrevolissimo. In tale albero, le manovelle sono disposte in due piani, a

90° fra loro, secondo la pratica americana, perciò i contrappesi assicurano una perfetta equilibratura al motore. Abbiamo scritto che l'alimentazione del motore stesso è affidata a due carburatori invertiti, a doppio corpo, ma è anche possibile impiegare due carburatori a quadruplici corpi, con che si ha un'alimentazione senz'altro superlativa, cioè analoga a quella d'un monocilindrico da motocicletta. Quest'ultima soluzione, unitamente all'architettura generale del motore (8 cilindri a «V» di tipo ad impulsi equidistanti ed equilibrato) assicura decisamente una più alta resa in potenza e la maggiore compattezza e leggerezza. E bisogna «fare leggero» a tutti i costi, se si vogliono vincere corse come quella di cui stiamo parlando! I pur-sangue obesi e pesanti sono a disagio su simili percorsi.

Ad esempio, all'estremo della gamma di cilindrata (il massimo erano i 4100 cmc. della Ferrari di Bracco) troviamo le piccole Nardi, alias «N.D.», le quali con 750 cmc. soltanto e due soli cilindri, hanno fatto miracoli, e in parte grazie alla loro notevole leggerezza e maneggevolezza. Sembravano giocattoli, e certo sono molto divertenti, e... vincono le corse. Enrico Nardi ha anche la fortuna di trovare clienti come un Gilletti, uno Scala, un Valenzano (in ordine alfabetico!), i quali sono autentici grandi campioni, e veri sportsmen poichè corrono a loro spese per il piacere di correre. La corsa di Gino Valenzano, a quasi 76 Km/h. di media con distacco di un solo secondo dal vincitore della 1100 cmc. — il bravo Sighinolfi sull'eccellente Stanguellini!

— è stata una sorpresa per molti; ma la «ND» è la «ND», e prima della corsa, parlando con Valenzano, avevamo capito che intendeva impegnarsi molto. Quanto a Gilletti, malgrado sia alle sue prime armi, crediamo poter dire che egli è già degno di qualunque vittoria. Vincitore, la domenica precedente, della Susa-Moncenisio, egli avrebbe potuto vincere anche la gara di Aosta. Scala fu attardato da qualche guasto meccanico, ma era soddisfatto ugualmente: è questo il giusto spirito! Oggi a me, domani a te...

La velocità dimostrata da Valenzano e da Gilletti diede gravi sospetti a meno fortunati competitori della stessa classe, i quali pensavano forse che i motori «ND» fossero maggiorati, vuoi a 1000, vuoi a 1100 cmc., per cui si ebbe un formale reclamo. Disgraziatamente per essi, l'ing. Montaldi, delegato all'operazione di verifica, ebbe a constatare che quei motori erano perfettamente in regola. Comunque, dovremmo essere tutti d'accordo che i regolamenti vanno rispettati, anche quando si tratti di cose secondarie. Ecco perchè bisognerebbe riflettere molto, nello stabilire un regolamento, preoccupandosi della praticità e sicura convenienza d'ogni disposizione

\* \* \*

La vittoria assoluta di Hans von Stuck era attesa. Egli già deteneva il primato velocistico su tale percorso, conquistato nel 1948 con una Cisitalia di 1200 cmc. Allora il fondo stradale oltre S. Rhémy era migliore. Il valente pilota



## ESTRATTORI "ARTIGLIO,"

### ATTREZZI DI QUALITÀ

Offic. Meccanica **BRUNO BONOMINI** - MILANO - Piazza Carmine, 4 - Tel. 806.529



## REDeX

### ADDITIVO POLIVALENTE PER LUBRIFICANTI, CARBURANTI E MISCELE

N. B. - Il REDeX non sostituisce i normali lubrificanti ma si aggiunge ad essi migliorando notevolmente le loro caratteristiche e la loro durata. Si mescola con qualsiasi olio, compreso l'olio di ricino.

#### NORME PER L'USO

- NEL LUBRIFICANTE:** { Nel Carter: 3 parti di olio e 1 di REDeX  
 Nel Cambio e Differenziale: 5 parti di lubrificante e 1 di REDeX
- NEL CARBURANTE:** { Benzina, Nafta, Gasolio ecc.  
 25 gr. di REDeX ogni 10 litri di Carburante
- NELLE MISCELE:** { Per motori a due tempi, Moto-scooter ecc. - 3 parti d'olio e 1 di REDeX
- PER IL RODAGGIO:** { Usare quantitativi doppi di quelli sopra indicati

**AVVERTENZA:** Prima di aggiungere il REDeX nel catter motore per la prima volta, è necessario fare il lavaggio del motore usando REDeX puro

In vendita presso i migliori Garages, venditori di lubrificanti, accessori auto e moto e presso i distributori di benzina

The Wayne V. Myers Co. Ltd. London - Brooklyn (U.S.A.)

Concessionaria per l'Italia:  
 SOC. IT. COMM. PRODOTTI REDeX - Varese - Via Maspero, 3  
 CERCANSI CONCESSIONARI PER ZONE LIBERE

## GIRLING

### SERVIZIO



## AMMORTIZZATORI AD AZIONE DIRETTA A DOPPIO EFFETTO

Adattabili, a FIAT 500 C

AMMORTIZZATORI I NUOVI  
 PERMUTA CON ALTRI RIMESSI  
 A NUOVO CON PARTI DI  
 RICAMBIO ORIGINALI

Garanzia 6 mesi

**GIRLING LIMITED**  
 TYSELEY - BIRMINGHAM (ENGLAND)

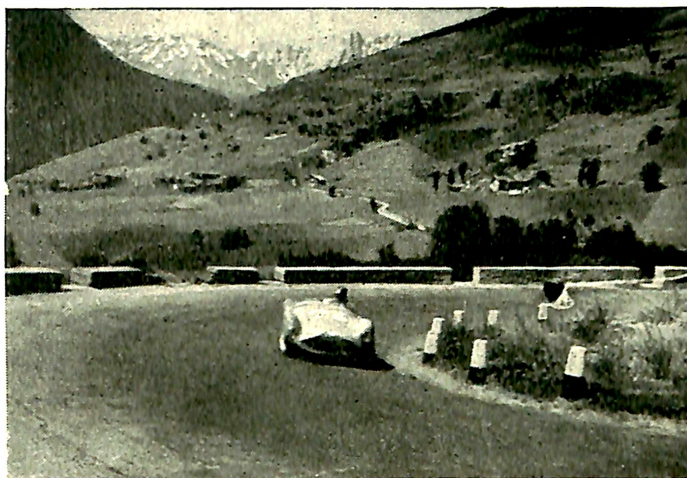
AGENTI PER L'ITALIA:

**S.A.T.A.M.V.** - MILANO - VIA SETTEMBRINI, 33 - TEL. 25.145 27.67.74

guadagnò quest'anno ben 20" e 3/5 sino a Rhémy, ma poi perse 15" e 1/5 nel tratto successivo; e comunque stabilì il nuovo primato guadagnando alcuni secondi e realizzando una media di 83.5 Km/h. Molto ammirato lo stile di guida di von Stuck, anche se il tratto, finale veramente orribile, lo aveva visibilmente irritato un po'.

Delle « 750 » abbiamo già detto. Sighinolfi farà assai meglio un'altra volta; e va detto che quest'anno non aveva provato bene il percorso, quindi non era al corrente dell'infernale tratto finale. Cabianca, su *Osca*, secondo nella « 1100 » avrebbe, secondo alcuni, dovuto fare di più; ma tra dire e poter fare c'è talvolta il mare, del che i facili critici si scordano. Quanto al bravo Macchieraldo, egli fu attardato da un guasto.

Nella classe oltre 1100 cmc. s'impose ancora Bracco, secondo assoluto con la grossa *Ferrari*, la quale faceva rim-



Dopo una breve assenza Sergio Sighinolfi ha ripreso il volante della Stanguellini imponendosi ancora una volta sul lotto di concorrenti della combattuta classe 1100 sport.

#### CATEGORIA SPORT

*Classe 750 cmc.*: 1. Gino Valezano (*ND*) in 26'51"4/5, media Km/h. 75,716 (Nuovo Primato); 2. Emilio Giletti (*ND*) 27'21"1, Km/h. 74,359; 3. Armando Pasqualin (*Pasqualin*) 27'31"3, Km/h. 73,892; 4. Franco Bordoni (*Fiat Dagrada*); 5. Sesto Leonardi (*Giaur*); 6. Roberto Scala (*ND*); 7. Emilio Lualdi (*Fiat Dagrada*); 8. Sandro Florio (*ALF*); 9. Giovanni Caffaro (*Patriarca*); 10. A. Parisotto (*Lancia*).

*Casse 1100 cmc.*: 1. Sergio Sighinolfi (*Fiat Stanguellini*) in 26'50"4/5, media Km/h. 75,763; 2. C. Cabianca (*Osca*) 27'2"1, Km/h. 75,231; 3. A. Macchieraldo (*Osca*) 27'36"2, Km/h. 73,667; 4. Digo Capelli (*Osca*); 5. M. Brandoli (*Fiat Marino*); 6. L. Scotti (*Fiat*); 7. V. Petrini (*P.M.*); 8. Tacconis (*Cisitalia*).

*Classe oltre 1100 cmc.*: 1. Giovanni Bracco (*Ferrari*) in 25'00"2/5, media Km/h. 81,338; 2. Clemente Biondetti (*Jaguar*) 26'44"3, Km/h. 76,057; 3. Nuccio Beatone (*Maserati*) 27'07"2, Km/h. 74,991; 4. Yvonne Simon (*Ferrari*); 5. Charles Tocchio (*M.G.*); 6. Matteo Fissore (*Alfa Romeo*); 7. Jean Cottin (*M.G.*); 8. Jacques Jonaret (*M.G.*); 9. Alberico Cacciari (*Ferrari*).

*Categoria corsa*: 1. Hans von Stuck (*A.F.M.*) in 24'21"2/5, media Km. 83,507 (Nuovo Primato assoluto); 2. Franco Cortese (*Ferrari*) 25'32"2, 79,639; 3. Ken Wharton (*ERA*) 25'39"1, Km/h. 72,288; 4. Vittorio Caselegno (*Cisitalia*); 5. Angelo Mijorini (*Cisitalia*); 6. Pietro Melis (*Cisitalia*).

G. C.



Con la grossa « barchetta » Ferrari 4.100 della Scuderia Marzotto, Giovanni Bracco ha segnato il miglior tempo assoluto della Categoria Sport. Ecco il forte biellese puntare velocissimo alla meta lungo la pessima strada bordeggiata dalle nevi davvero eterne.

piangere al campino biellese di non avere un monoposto, magari marca *A.F.M.*! Vi è qui un importante argomento da trattare, e ne diremo prossimamente. Biondetti fece ancora una volta tutto il possibile con la sua *Jaguar* non più... nuova di zecca. Buona la corsa di Nuccio Bertone, su *Maserati* di 2000 cmc. Nella classe vetture da corsa, oltre il vincitore von Stuck va ricordato Cortese, che si coperse di gloria classificandosi secondo in tale categoria e terzo assoluto, con la *Ferrari* di 2000 cmc. (ahimè! troppo bassa per l'ultimo tratto del percorso). L'Inglese Wharton, su *ERA* di due litri a « doppio stadio » (due Roots verticali, in serie, e due carburatori *S.U.* orizzontali), interessando enormemente il pubblico per le sue ruote posteriori doppie, corse evidentemente bene, ma la strada era orrenda in quell'ultimo pezzo! Ad ogni modo fu terzo di categoria e quarto assoluto: è sempre un non piccolo onore.

Molto dovremmo ancora dire, ma lo spazio è tiranno. Ecco le classifiche.



Stortunato alla Susa Moncenisio, Gino Valenzano si è abbondantemente rifatto alla Aosta-S. Bernardo imponendosi sui più giovani avversari della nuova 750 Sport e facendo aggiudicare alle Torinesi N. D. un nuovo fulgido alloro. (Foto Bettrone - Torino).