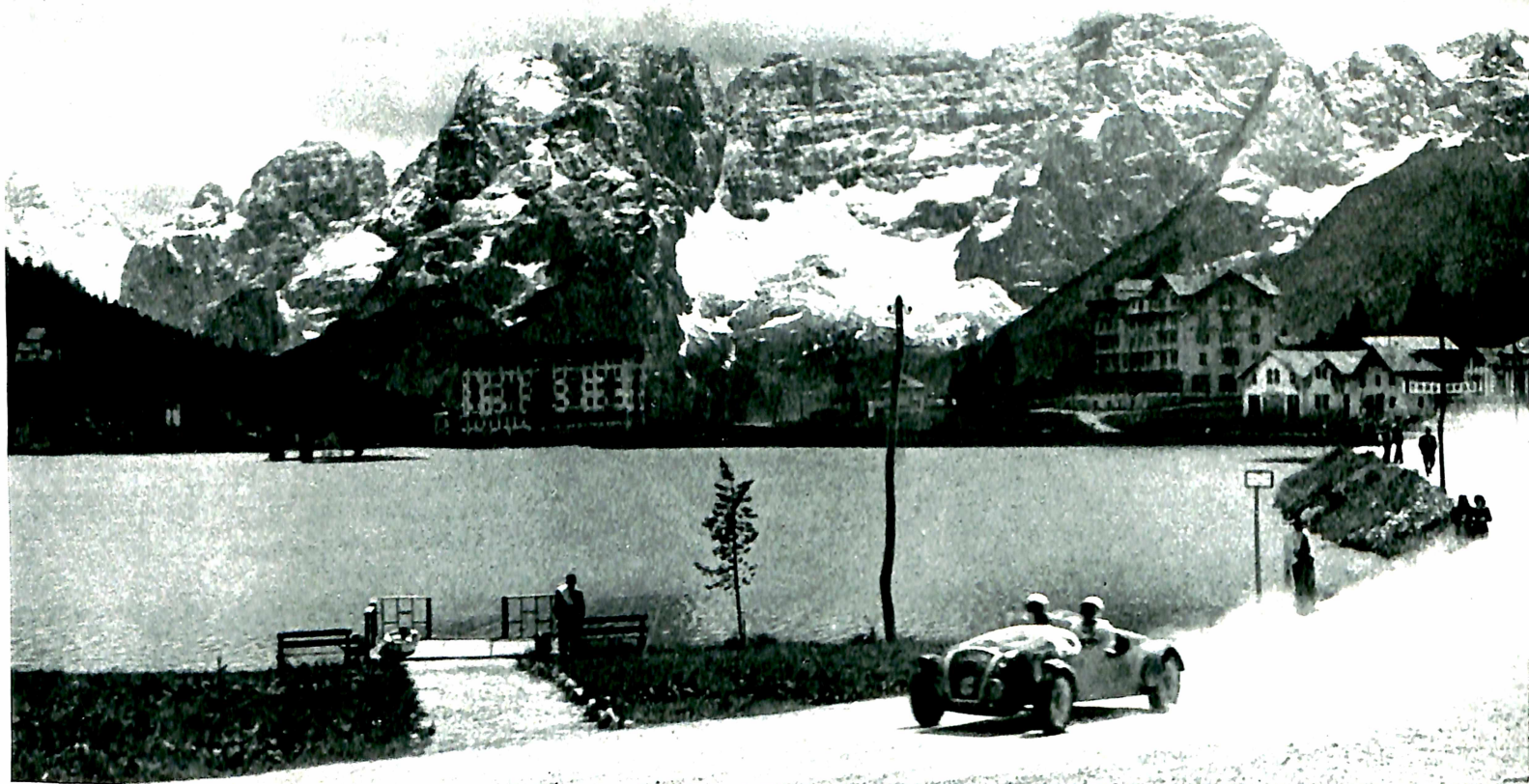




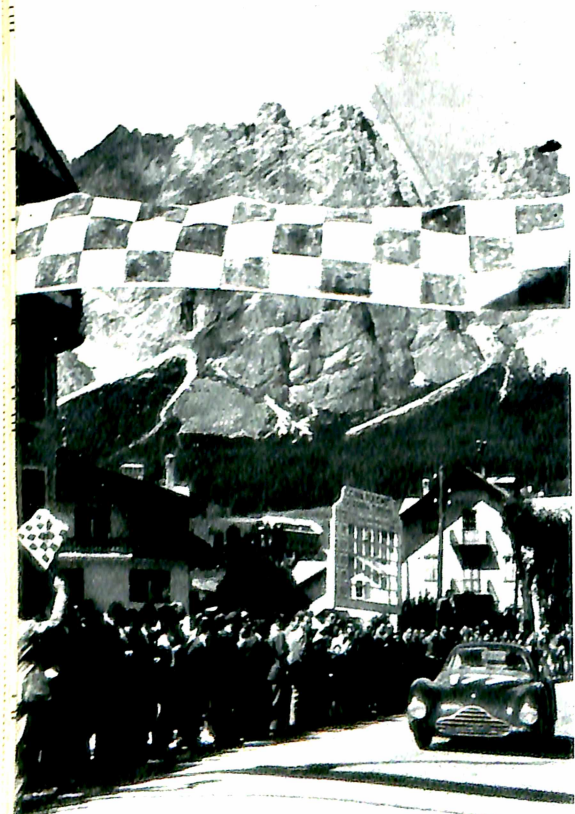
Fotocronaca delle corse d'estate

Alla "II Coppa delle Dolomiti": (in alto) Felicioli, su FIAT "1100" al Lago di Misurina; (sotto) l'arrivo di Roll su ALFA ROMEO "2500 S"

Dopo la nutrita serie di corse primaverili che possiamo considerare chiusa con il riuscitissimo *Giro dell'Umbria* vinto da Bernabei con la *Cisitalia* a 110,900 km. orari di media, mentre Auricchio sulla possente *Maserati* 2 litri aveva dominato fino a tre km. dall'arrivo (fu messo fuori gara da una violenta uscita di strada, per fortuna incruenta), la prima grande corsa estiva italiana è stata la *II Coppa delle Dolomiti*, svoltasi in uno scenario di incomparabile bellezza, attraverso i quattro famosi Passi del Falzarego, di Pordoi, di Rolle e di Misurina, con partenza ed arrivo a Cortina d'Ampezzo.

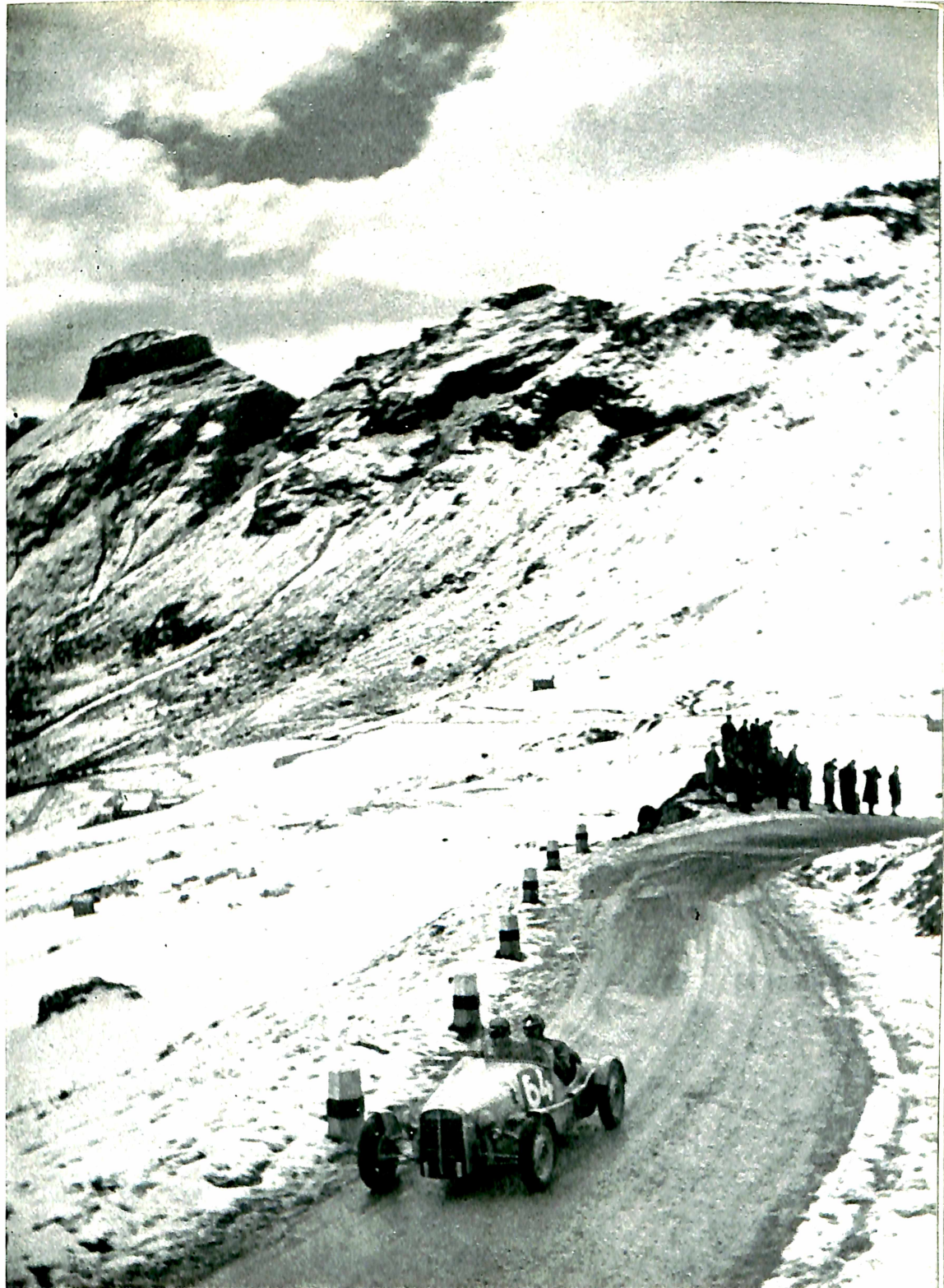
Questa competizione, veramente unica al mondo per le difficoltà tecniche del percorso, le bellezze naturali, la mirabile perfetta organizzazione, sta conquistando tutte le simpatie degli appassionati; e attraverso le due sole edizioni disputate, si avvia a diventare una delle nostre più classiche corse a carattere internazionale; tanto più che è proprio di questi giorni un accordo tra gli organizzatori della *Coppa delle Dolomiti* e dell'*Automobile Club* di Marsiglia per portare il prossimo anno sulle stesse strade e nel medesimo giorno della terza edizione il famoso *Rallye International des Alpes*.

La corsa era riservata alle categorie sport internazionale e turismo. Tutti i più noti specialisti italiani vi hanno preso parte, mentre anche qualche celebre asso, aduso alle difficoltà delle vetture da "Gran Premio", non ha disdegnato di scendere in lizza con i più modesti ma spericolati corridori dello "sport". La "battaglia dolomitica" ha avuto come protagonisti Bracco e Villoresi, entrambi sulla "due litri" *Maserati*. Il favore del pronostico era tutto per il simpatico milanese, ma il solito Bracco — che si trova particolarmente a suo agio sulle strade di montagna — ha dimostrato di essere ormai all'altezza dei nostri più forti piloti, con una gara meravigliosa che lo ha visto al comando dal primo all'ultimo chilometro.



Nel suggestivo, unico scenario della "Coppa delle Dolomiti": (a destra) Dall'Orto su "Ardor 750" tra le nevi degli alti passi; (sotto) Segre - Martignoni su FIAT "1100"; Merati-Tenconi su FIAT "1100 S"

(Foto Ghedina)



La CISITALIA 1100 cmc. di Piasco lungo le erte pareti dolomitiche





Nuccio Bertone su FIAT-STANGUELLINI
brillante vincitore della "Il Stella Alpina"
in una curva verso il Passo dell'Aprica

Von Stuck - il grande specialista delle corse
in salita - in uno stretto "tourniquet" del-
l'Aosta - Gran San Bernardo (Foto Bertazzini)

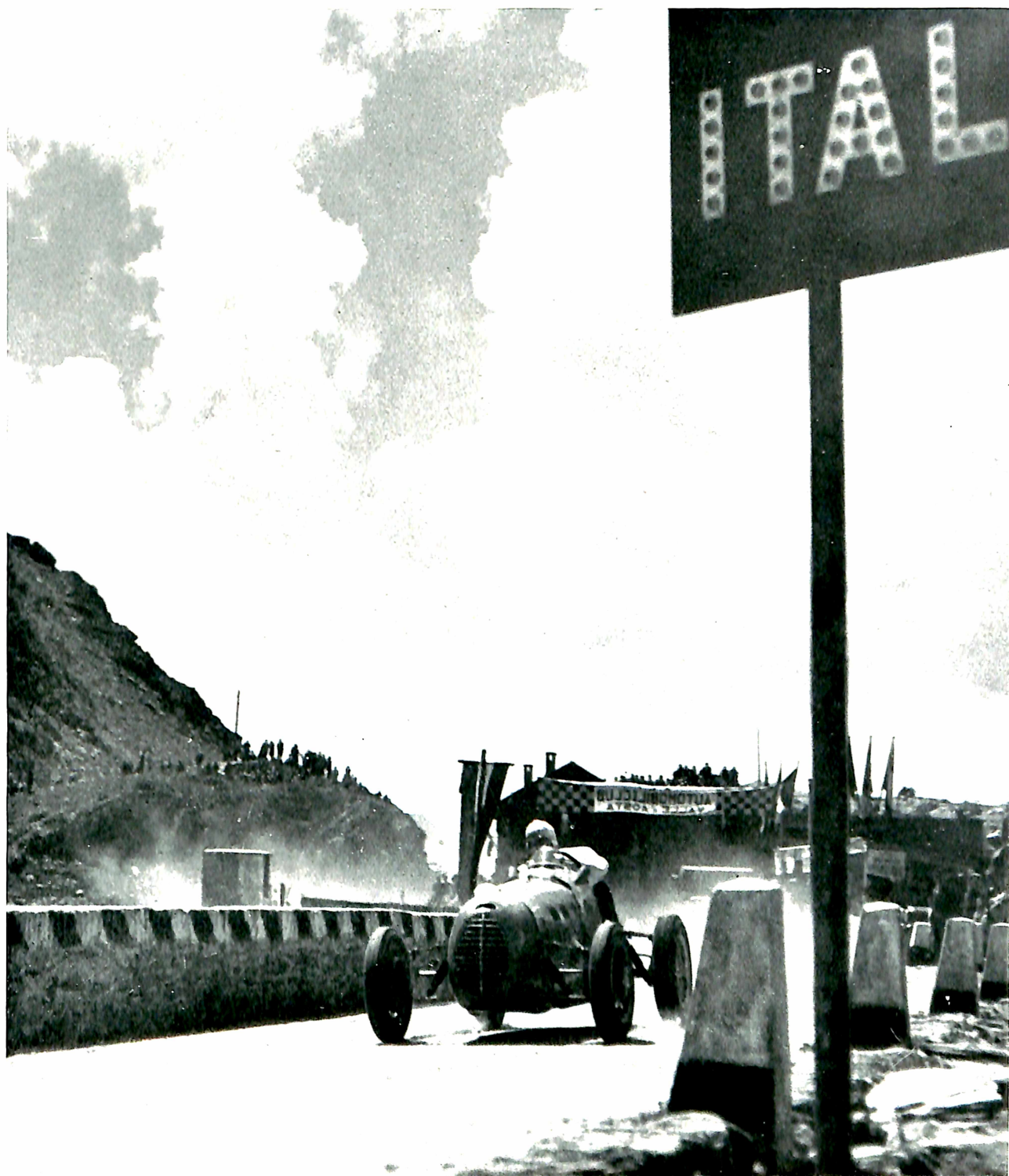
Già a Passo Falzarego egli era primo assoluto con un piccolo margine di tempo su Villoresi, e mentre da quest'ultimo si attendeva una ripresa nella parte centrale della gara, pianeggiante e veloce, Bracco conquistava sui primi tre colli un vantaggio tale da assicurargli la magnifica vittoria. Il biellese compiva il percorso di circa 304 km. in ore 3 40' 47" all'incredibile media di 82,560 all'ora. Secondo, a quasi quattro minuti, era Gigi Villoresi e terzi i fratelli Besana sulla *Ferrari* "2000".

Un altro dei favoriti, Biondetti pure su *Ferrari*, giungeva in forte ritardo a causa di incidenti meccanici e di strada. Il nuovo confronto *Maserati-Ferrari* si concludeva così con la vittoria della prima, perfettamente a punto ormai, e forse maggiormente indicata che non la grande marca rivale ad adattarsi ai più svariati tipi di percorso.

Nelle altre classi Rol si imponeva con l'*Alfa Romeo* "2500" tra le "oltre 2000" e Comirato con la "*Stanguellini*" precedeva di poco la veloce "N.D." di Valenzano nella classe "1100". Nella categoria turismo il giovane Marzotto sull'*Aprilia*, Segre-Martignoni (tuttora *sub-judice* per una presunta errata interpretazione del regolamento) con la *Fiat* "1100", e infine Piodi tra le "500" vincevano le rispettive classi.

Una corsa splendida, ripetiamo, vissuta a Cortina chilometro per chilometro attraverso la miracolosa rete di collegamenti predisposta dagli organizzatori. Ai quali — Ferruccio Gidoni e Massimo Ravera-Ajra in testa — va un ammirato plauso. Peccato che un doloroso fatale incidente abbia gettato un'ombra di tristezza sulla bella manifestazione dolomitica. Un anziano, ben voluto e appassionato, Luigi Bettinazzi, è caduto in corsa, vittima di un destino tragico. Ricordiamolo con commossa simpatia.





Primo assoluto su CISITALIA "1200"
nell'Aosta - Gran San Bernardo, Von
Stuck giunge all'altissimo traguardo

(Foto Moisie)

Frattanto in Svizzera il 4 luglio si era disputato sul circuito del Bremgarten il *Gran Premio d'Europa* per le vetture corsa "Formula 1" e il *Premio Berna* per le vetturette 1100 cmc.

Non si può a ciglio asciutto ripensare a questa tragica giornata funestata da una fatale serie di lutti. Anche Achille Varzi ci ha lasciati, e nell'unico modo che pareva pacifico non potesse avverarsi mai. Povero Achille! La morte che tante volte avevi dominato con il tuo sguardo freddo, con il tuo polso sicuro, si è atrocemente vendicata, ti ha portato via a tradimento in una grigia giornata di pioggia, solo concedendoti di cadere solitario, lontano dagli sguardi degli amici, in armonia con il tuo stile di vita che ti faceva schivo, quasi scontroso, alieno del clamore e della pubblicità.

La giornata motoristica di Berna, — che oltre a Varzi, ha avuto altre due vittime: il campione motociclista Omobono Tenni e lo svizzero Kautz — si è così svolta sotto il segno della mestizia. Vinse Trossi con l'*Alfa Romeo* davanti al compagno di squadra Wimille e a Villorosi, mentre Taruffi sulla *Cisitalia* trionfava nella corsa per le vetturette.

Le fotografie delle pagine 60 a 67 sono dovute a CORRADO MILLANTA



Al circuito di San Remo si è verificato un pauroso, se pure fortunatamente incruento, incidente alla vettura "Formula 1" costruita da Platé: (a sinistra) la macchina, dopo avere urtato con la parte anteriore contro la scarpa, ha compiuto un dietro-front e trovasi con tre ruote in aria; (sotto) dove si è arrestata dopo un secondo dietro-front

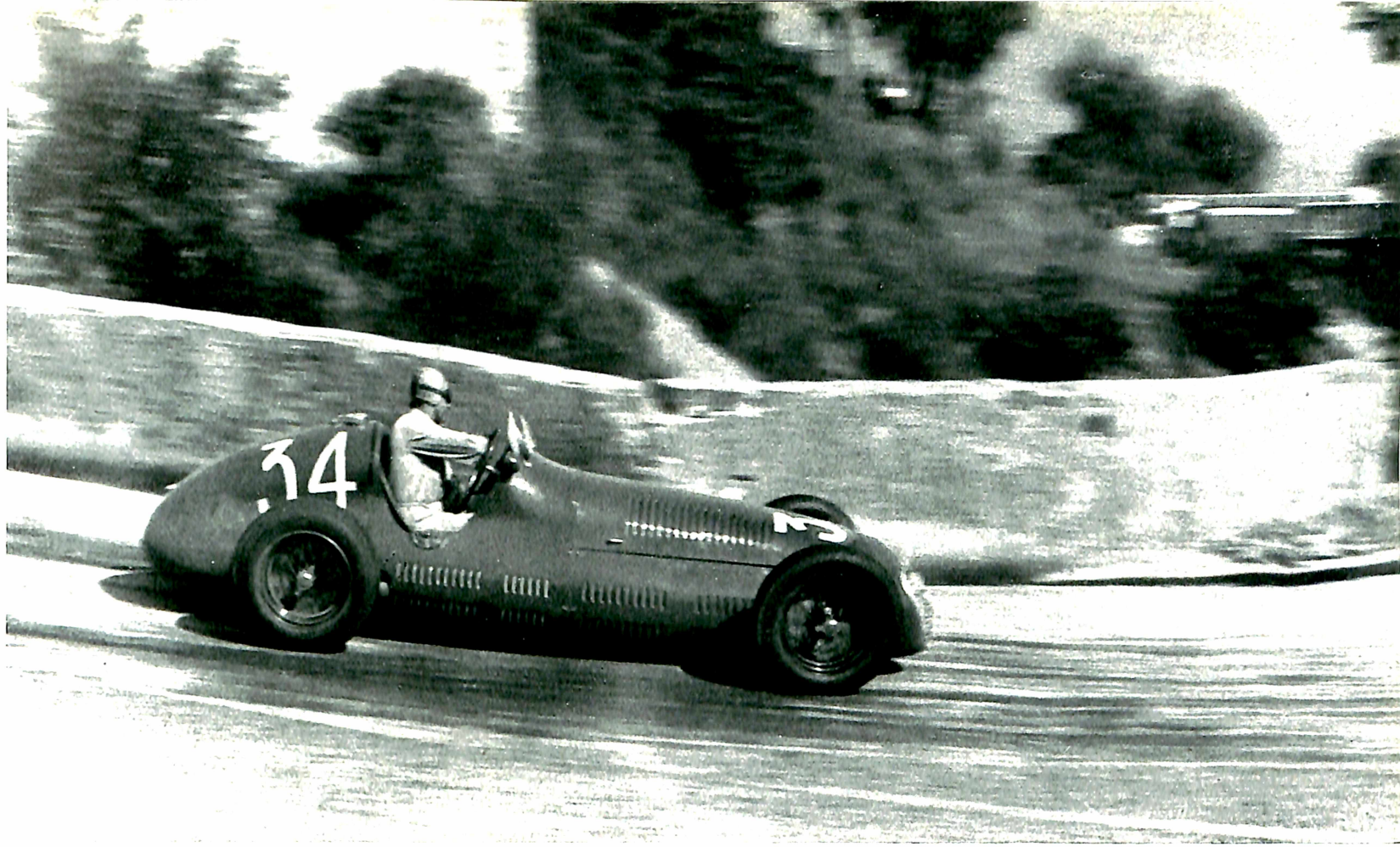


Splendida affermazione della Fiat con la famosa "1100-S" nelle "24 ore di Spa". Questa corsa tradizionale è di eccezionale valore tecnico e propagandistico: basti pensare al tormento cui sono sottoposti tutti gli organi meccanici delle macchine, alle gravose condizioni di carico in cui funzionano i motori per 24 ore consecutive. L'impresa del bravo Aldo Bassi che con la vettura italiana ha compiuto nelle 24 ore 2740,500 km. vicendo la categoria "1100" e seguendo vicinissimo le uniche due macchine di cilindrata superiore che sono riuscite a precedere la rossa vettura italiana, ha riempito di ammirati commenti i resoconti della stampa straniera. Forse solo da noi non è stata valorizzata come meritava questa nuova affermazione della Fiat.

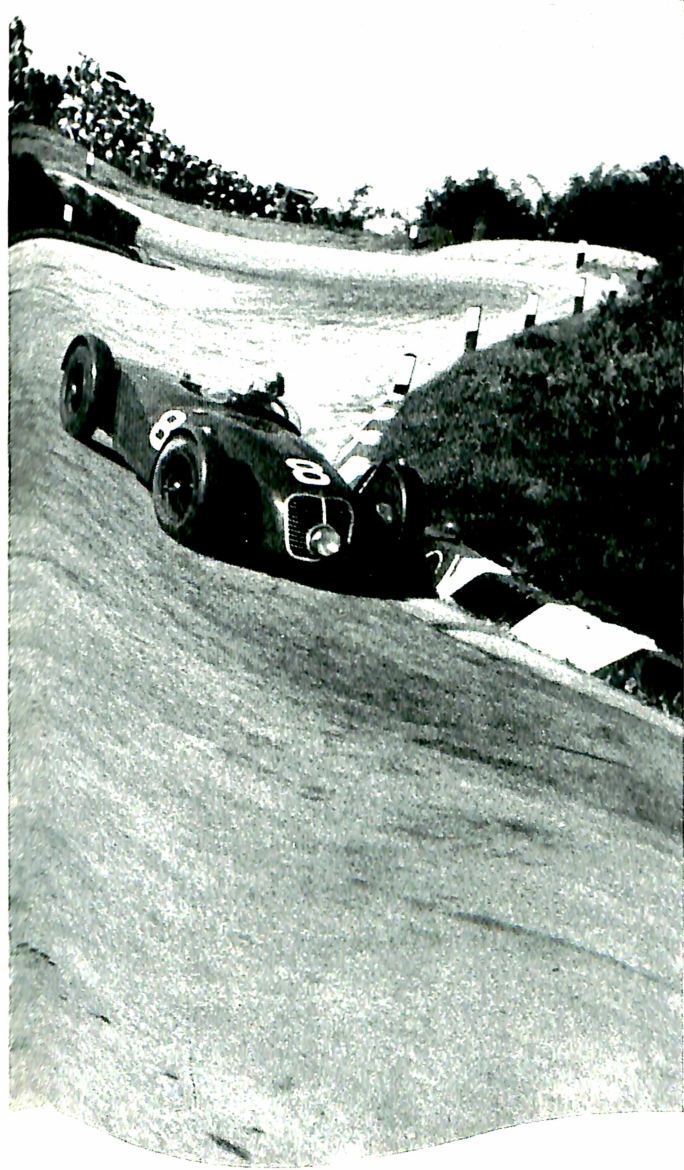
A Reims il 18 luglio per il Gran Premio di Francia si sono disputate due corse riservate rispettivamente alle vetture delle due Formule Internazionali. Per la "Formula 1" nuovo confronto tra le ancora imbattute Alfa Romeo, le Maserati e le grosse vetture francesi Talbot e Delahaye.

J. P. Wimille, — che pare quest'anno trovarsi all'apice della forma — ha vinto con facilità a oltre 165 km. di media davanti ai compagni di squadra Sanesi e Alberto Ascari, che per la prima volta montava la "puro sangue" milanese. Molto distaccate finivano le vetture francesi e la Maserati di Villorosi.

I Grandi Premi Internazionali fino ad oggi disputati stanno ribadendo la certezza che le vetture di un litro e mezzo sovralimentate sono nettamente superiori alle



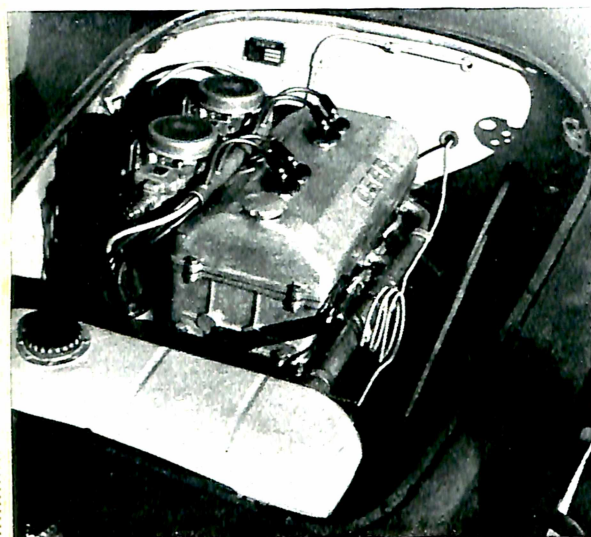
A San Remo: il vincitore Ascari sulla nuova MASERATI "Gran Premio". - (Sotto) Ancora Ascari, con la MASERATI "2000", in un'altra ripida discesa del Circuito di Pescara



"4500 cmc." ad alimentazione atmosferica, care alla scuola francese. Il rapporto 1:3 studiato per la "F. 1" si è rivelato ancora favorevole ai motori muniti di compressore, che in definitiva sono più leggeri e più energici in ripresa, pur raggiungendo potenze assolute ancor più elevate dei 4,5 litri senza compressore.

Sempre a Reims nella corsa per le vetture "F. 2", nuova vittoria delle macchine italiane con Sommer e Righetti — entrambi su Ferrari "2000" — vincitori con facilità a medie elevatissime. Nella "Formula 2" non esistono per ora termini di paragone per giudicare se sia più favorevole l'impiego di motori di due litri senza compressore, ovvero di 500 cmc. ad alimentazione forzata, non essendo ancora mai scese in campo vetture che si attengano a questa seconda possibilità concessa dal regolamento. C'è chi giudica che i "500 cmc." a compressore siano insufficienti per ottenere rendimenti complessivi pari ai motori 2 litri "aspirati". Riteniamo che per quanto ci insegnano le competizioni della "Formula 1" il rapporto da 1:4 sia forse severo ma non decisamente iniquo, fatta più che altro qualche riserva circa la possibilità di sfruttamento della potenza nelle minuscole 500 cmc., soprattutto per i problemi di aderenza che verrebbero a sorgere dati i pesi estremamente limitati a cui per certo si scenderebbe.

Ritorniamo in Italia. Il 1° agosto si è disputata un'altra nostra anziana bellissima corsa in salita: l'Aosta-Gran San Bernardo. Magnifico successo di iscritti e di spettatori; e magnifico successo tecnico-sportivo. La lotta per il primato assoluto si è ristretta fra le Cisitalia "1200" "Formula 2" e la Maserati "2000" sport di Bracco. Hanno prevalso le



Il motore della nuovissima OSCA - costruita dai fratelli Maserati - è un quattro cilindri di 1100 cmc., con albero a camme in testa, che rende 70 cavalli

maneggevoli vettuette torinesi che si sono piazzate ai primi due posti assoluti con Von Stuck (che è salito ai 2473 metri di altezza dello storico Colle in 24'26" 2/5 alla spettacolosa media oraria di km. 83,224) e Bonetto; mentre Bracco, colla relativamente pesante *Maserati* equipaggiata sport, si è classificato 3° assoluto. Una ottima gara hanno infine compiuto Scagliarini con la "1100" *Cisitalia sport* (forse la più bella prova della giornata), Branca sulla piccola *Fiat* e infine "Cyrus" con l'*Aprilia*.

Nel giorno di Ferragosto sul magnifico triangolo stradale Pescara-Cappelle-Montesilvano di km. 25,500 si è disputato il classico *Circuito di Pescara* per vetture sport della Formula Internazionale "Gran Premio" (fino a 4500 cmc. senza compressore, peso libero, percorso minimo 500 km.).

L'amore delle genti d'Abruzzo per la loro corsa e la giornata tradizionalmente popolaresca hanno richiamato sul circuito una folla immensa, la cui passione non è stata delusa dalle vicende della gara. Il nuovo duello *Maserati-Ferrari*, il debutto della inedita O.S.C.A. "1100" dei fratelli Maserati e la prova della profilatissima berlinetta *Cisitalia*, sono stati i motivi dominanti della manifestazione. Tra i due alferi delle Case rivali, Villorosi e Sommer, che si sono avvicendati al comando per oltre due terzi della corsa, è infine balzato Albero Ascari che ha confermato, con una bellissima corsa, di essere sulla strada dei nostri migliori assi.

Ascari su *Maserati* ha compiuto i 504 km. della corsa alla media di km. 134,020 all'ora, davanti all'ottimo Sterzi su *Ferrari*. Taruffi si è classificato 1° delle "1500" e 5° assoluto, mentre la OSCA pilotata da Cornacchia non ha terminato la gara pur lasciando ottima impressione.

Dopo Pescara il confronto tra le due marche modenesi segna quattro vittorie all'attivo di *Maserati* (Biella-Oropa, Bolzano-Mendola, Dolomiti, Pescara) contro le due sole di *Ferrari* (Giro di Sicilia, Mille Miglia). Non bisogna dimenticare però che la piccola *Cisitalia* ha vinto tre volte contro le più potenti "2 litri" e cioè a Vercelli, a Mantova e all'Aosta-Gran San Bernardo.

Subito dopo Pescara, un'altra bella manifestazione dolomitica: la *II Stella Alpina*, corsa in quattro tappe per vetture da turismo e sport retta da una simpatica formula di regolarità alternata da tratti di velocità a cronometro. Bella lotta tra Bertone con la *Fiat-Stanguellini* "1100" e Taruffi su *Cisitalia* per il primato assoluto: vittoria convincente del primo e ritiro del romano

A Pescara - Cornacchia con la OSCA, seguito da Sbraci con una FIAT "1100" trasformata da Ermini (la vettura che doveva poi cagionare il luttuoso incidente sul Circuito fiorentino delle Cascine)



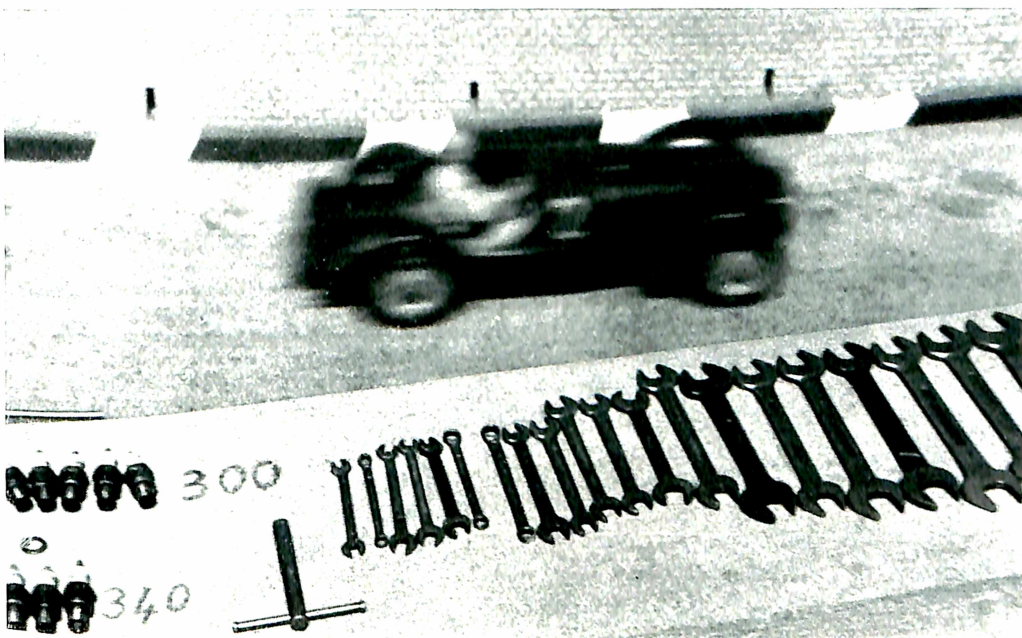
all'ultima tappa. Vincitore nelle altre classi Canè e Dell'Orto tra le "sport"; Bianchi, Capelli e Bona nel "turismo".

Il 29 Agosto al Circuito di Albi in Provenza — due prove su 17 giri del circuito, per un totale di 302,634 km. — Gigi Villorelli sulla Maserati "1500" con compressore, le vince entrambe con relativa facilità, davanti alle grosse Talbot di Chiron e di Etancelin.

Come si vede le vetture italiane trionfano regolarmente, dovunque si presentino, e mentre Alfa Romeo e Maserati continuano a perfezionare i loro collaudatissimi modelli, la Ferrari entra in lizza affiancando alla 12 cilindri 2 litri la nuovissima "1500" a compressore per i Grandi Premi, e Cisitalia sta realizzando la sua nuova rivoluzionaria vettura a motore posteriore e trasmissione integrale. Non vediamo chi all'estero potrà opporsi a questo nostro miracoloso rinnovarsi.

E veniamo al Gran Premio d'Italia. Quest'anno la massima corsa italiana giunta alla sua 19ª edizione, si è disputata a Torino sul Circuito del Valentino, percorso vario, difficile, impegnativo, che i nostri piloti mostrano di gradire per la sua completezza e sicurezza.

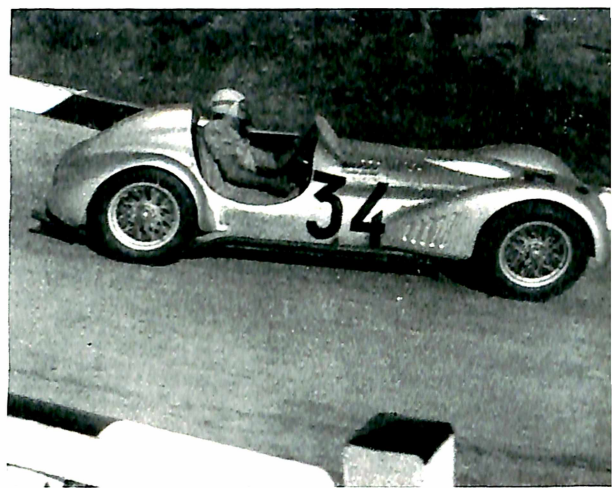
Grandissima attesa per il debutto della nuova Ferrari, da cui era lecito attendersi, se non l'affermazione clamorosa, almeno una serie di indicazioni sulle sue possibilità nei confronti delle Alfette e delle Maserati. Come si sperava, il XIX Gran Premio d'Italia non è davvero mancato alle sue promesse.



Ostacolata dal maltempo, che ha inferto un duro, immeritato colpo agli appassionati e bravissimi organizzatori torinesi, la corsa è stata ricca di fasi agonisticamente avvincenti ed ha costituito per i numerosi tecnici convenuti a Torino un interessantissimo campo di osservazione e di studio.

All'infuori del risultato, in parte previsto e scontato, della vittoria del formidabile binomio Wimille-Alfa Romeo — e della parte di poco più che comparse sostenuta dalle vetture francesi di 4500 cmc, senza compressore — il Gran Premio d'Italia ci ha detto che non è lontano il giorno in cui l'Alfa Romeo non sarà più l'assoluta dominatrice delle corse rette dalla "Formula 1": il debutto della Ferrari è stato dei più convincenti per le doti intrinseche rivelate da questo nuovo gioiello meccanico. Inoltre la Maserati "16 valvole" del nuovo tipo „4CLT/48" è apparsa singolarmente migliorata soprattutto in quelli che parevano i suoi punti deboli: stabilità e frenata. Il suo compatto motore a 4 cilindri è sembrato persino più pronto in ripresa dell'8 cilindri Alfa.

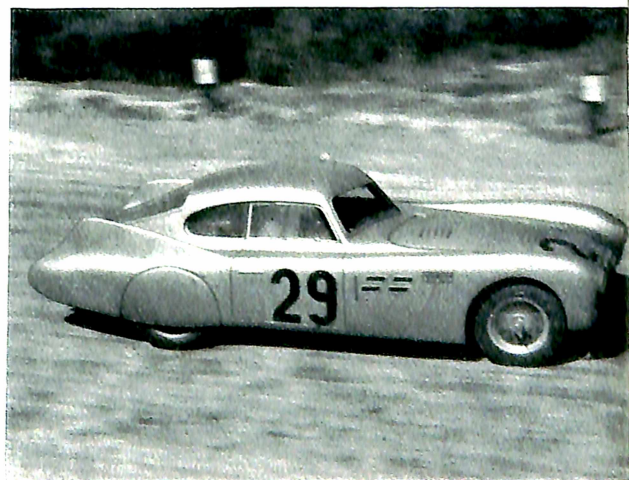
La Ferrari "1500" ha un motore di 12 cilindri a V, sovralimentato — per ora — da un compressore semplice. Il rapporto alesaggio-corsa inferiore alla unità ed il frazionamento della cilindrata, consentono elevati regimi di rotazione pur mantenendo la velocità lineare del pistone in limiti relativa-

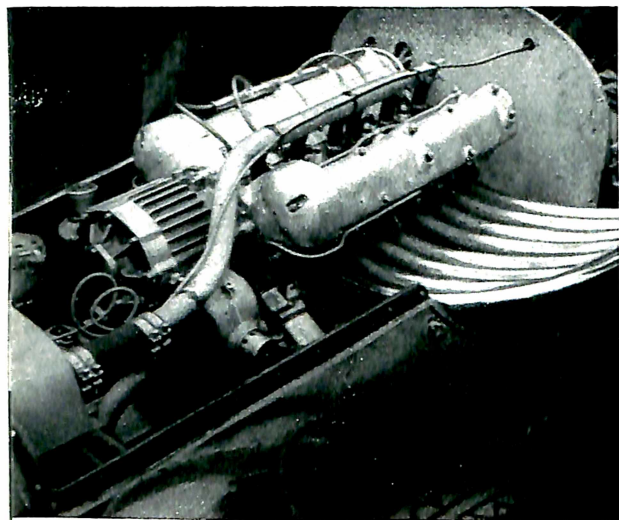


A Pescara - Scagliarini sul nuovo spider "competizione" della CISITALIA, con un motore di 1200 cmc. funzionante ad alcool, munito di dispositivo per l'iniezione di acqua nella miscela.

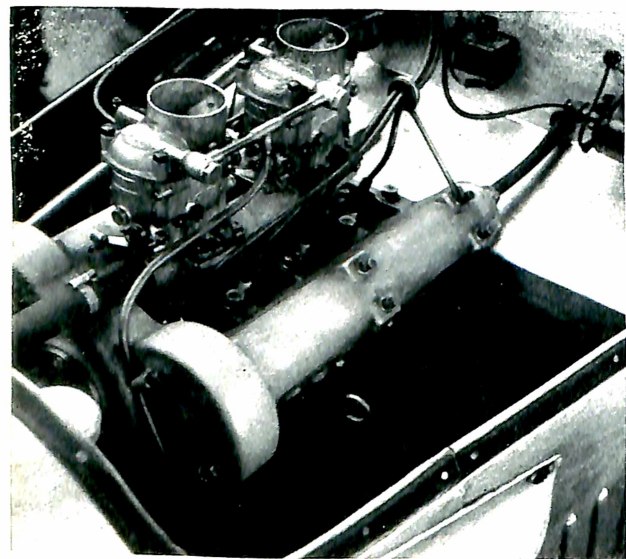
Passaggio, davanti ai "boxes" a Pescara, di Sommer su FERRARI "2000"

Ancora a Pescara: Taruffi, con una berlinetta CISITALIA di 1200 cmc., ha vinto brillantemente la categoria "1500"





Il motore della nuova MASERATI di 1500 cmc. "Formula I" è munito di un compressore a doppio stadio



Il motore FIAT "1100" con la nuova testa a due alberi a camme che era stata realizzata dallo sfortunato Ermini

mente tranquilli. Il telaio è tubolare, a quattro ruote indipendenti, con ponte a differenziale autobloccante. Singolarmente corto il passo — m. 2,15 — e assai ridotto il peso a vuoto della vettura, che è di appena 550 kg.

Dati precisi sulla potenza del motore non si conoscono. Si parla di 230 cavalli, ma la cifra aveva a Torino un valore relativo, trattandosi della prima uscita ufficiale della macchina; questa prova doveva servire ai costruttori più che altro per rendersi conto del comportamento generale dei vari organi delle vetture. I cavalli cresceranno con il tempo: il ceppo è buono e il "cavalino rampante" dello stemma di Ferrari è di buon auspicio!

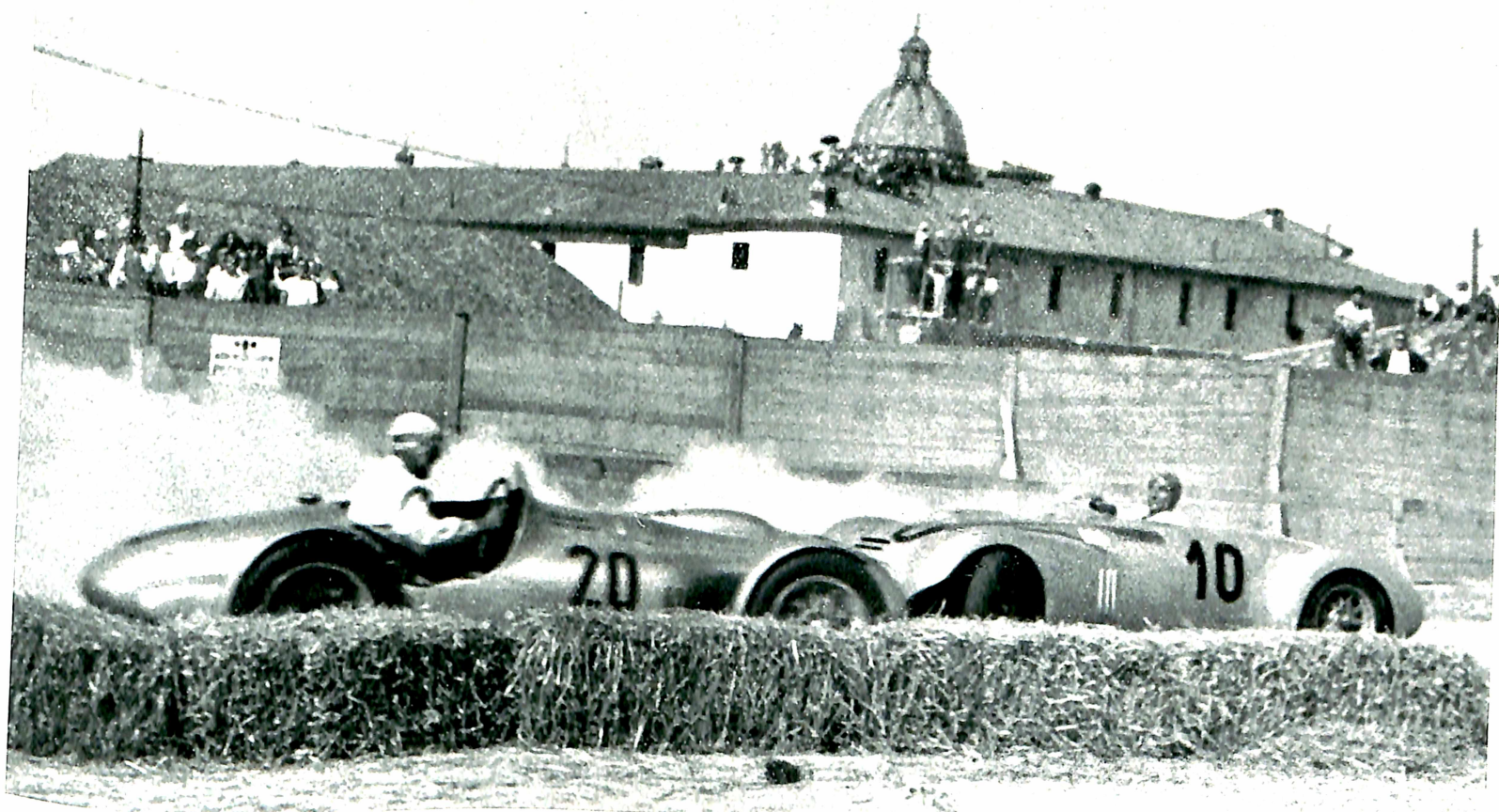
A norma del regolamento solo le venti macchine qualificatesi nelle prove ufficiali presero il via, sotto un diluvio di acqua. Wimille balzato subito in testa vi resterà con sbalorditiva sicurezza fino alla fine, aumentando progressivamente il suo vantaggio. Ma dietro di lui si accende una lotta appassionante tra Villoresi e Sommer, mentre le altre due *Alfa Romeo* di Trossi e Sanesi non riescono a sostenere il ritmo imposto dai due assi delle squadre rivali: numerose fermate al box per noie di candele ne comprometteranno definitivamente le possibilità. A circa metà corsa Sommer perde quasi un minuto per una piroetta in curva che lo manda contro le balle di paglia: riprende e per qualche giro lotta coda a coda con Farina la cui vettura è palesemente inferiore a quella del compagno di squadra. Poi Farina, tradito dalla foga, ha un incidente di strada e si ritira. Frattanto Villoresi si ferma al box per cambiare candele, ma quando riparte il suo motore accusa irregolarità di funzionamento, consentendo a Sommer di avvicinarsi progressivamente e di arrivare alla fine con soli 7 secondi di distacco da Villoresi. Wimille vinceva così questo interessantissimo *XIX Gran Premio d'Italia*, di 360 km. in ore 3 10' 42" 2/5 alla media di km. 113,263 all'ora.

Alla vigilia del Gran Premio, si era disputata, sempre sul circuito del Valentino, una prova per le vetture sport della classe 750 cmc.: la *Coppa Michelin*. Corsa riuscitissima, presenti tutti gli specialisti di questa combattiva categoria, ricca di numerose belle macchinette rappresentanti svariate soluzioni tecniche ma quasi tutte su un piano di sensibile equilibrio.

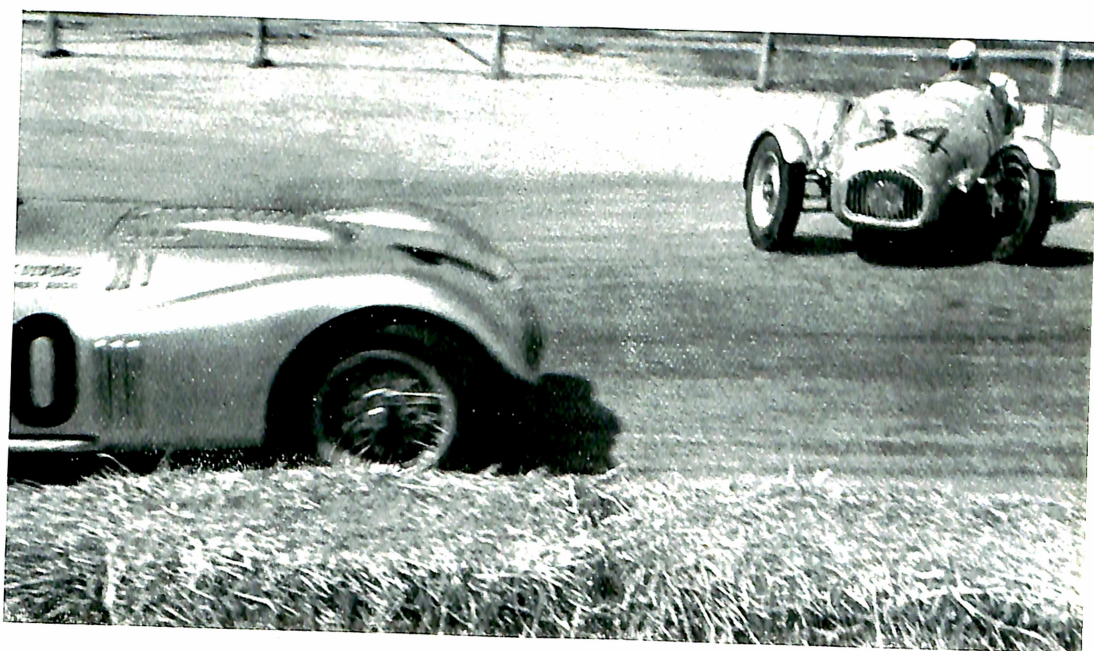
Lotta iniziale tra Leonardi (*Fiat-Stanguellini*) Valenzano (*Nardi e Danese*), Ambrosini e Martignoni (*Fiat-Siata*); poi progressivo incalzare di Giusti (*Fiat-Testadoro*) che gira a lungo nella scia di Leonardi. A due giri dalla fine la vettura di quest'ultimo accusa una deficienza che ne compromette la ormai certa vittoria. È così primo Giorgio Giusti sulla bella macchinetta da lui stesso costruita, seguito vicinissimo da Renato Ambrosini e dallo sfortunato Leonardi.



Achille Varzi in piena azione, al volante di una CISITALIA, sul Circuito di Mantova: fu quella l'ultima corsa a cui partecipò, in Italia, il nostro indimenticabile Campione

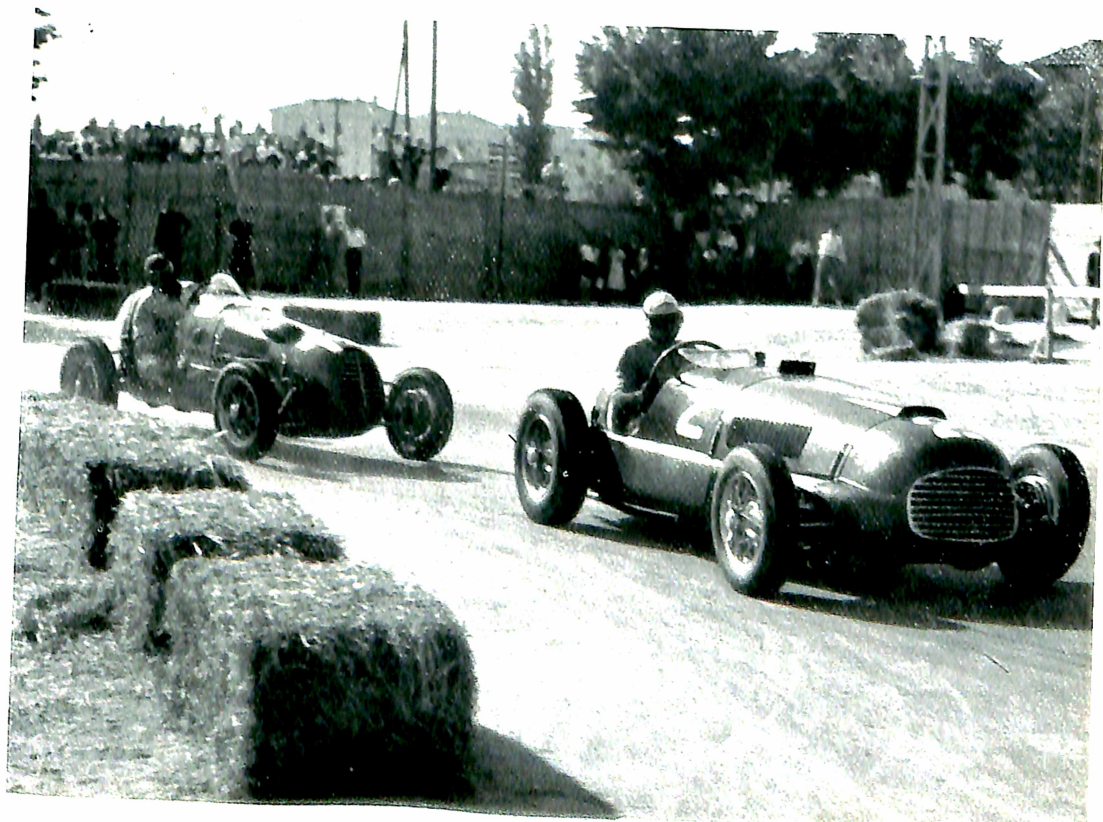


Al Circuito di Mantova: un istante drammatico e decisivo. All'ultimo giro Bonetto (N. 10), che era primo, compie un dietro-front e Macchieraldo - pure su CISITALIA - passa in testa e vince



(a destra) Sempre a Mantova: un altro momento emozionante. Nella corsa della "Formula 2" Bonetto, su CISITALIA "1200" monoposto, sta per superare Nuvolari su FERRARI "2000"

A Napoli il 19 settembre, sul magnifico *Circuito di Posillipo*, "radunata" di tutti i migliori piloti della categoria sport e risultato a sorpresa: vittoria di Villorelli sulla nuova O.S.C.A. costruita dai fratelli Maserati in una piccola officina bolognese. Si tratta di una interessantissima "1100" a 4 cilindri con alesaggio e corsa di 70x71 con camera emisferica e valvole a V, che a 5800 giri al minuto dovrebbe rendere oltre 70 cavalli. Telaio tubolare con barre stabilizzatrici indipendenti e barra stabilizzatrice; passo di m. 2,30; peso, in ordine di marcia, di circa 550 kg. La O.S.C.A. con la brillantissima affermazione di Napoli, sia pure favorita dalle circostanze, entra così a far parte della eletta schiera di vetture italiane di 1100 cmc. che rappresentano la soluzione più convincente e più tipica della vettura sportiva di oggi.



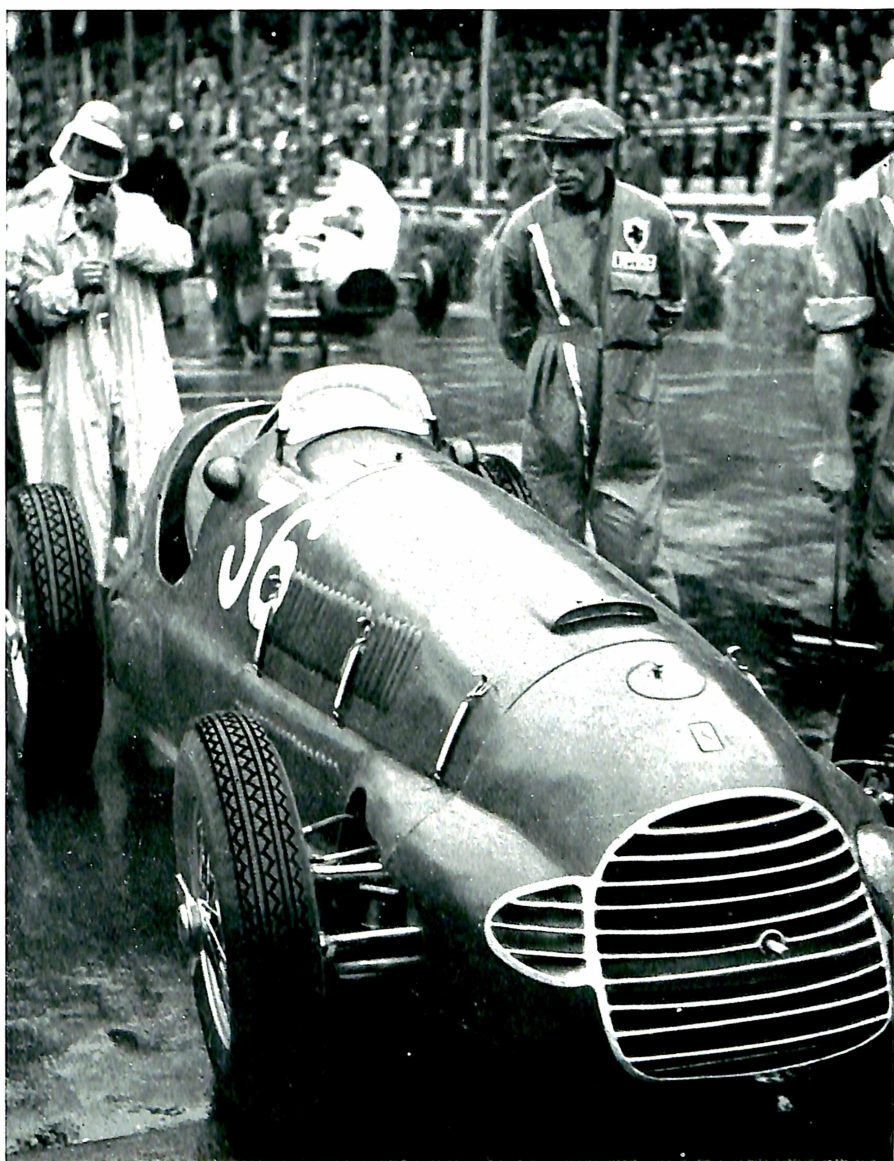


Alla "Coppa Michelin" al Valentino: (a sinistra) Valenzano, sull'abbassatissima NARDI-DANESE, conduce in testa nei primi giri; la spettacolosa partenza dei 27 concorrenti. (sopra) Un passaggio di Leonardi (STANGUELLINI) e Giusti (TESTADORO) che si contesero tenacemente la vittoria fino agli ultimi giri

A Firenze sul *Circuito delle Cascine*, rivincita della Ferrari "2000" sport con Sommer e Biondetti ai primi due posti. Il duello tra Maserati e Ferrari, iniziatosi sullo scorcio della stagione sportiva 1947, continua con un alternarsi di risultati che ravvivano le corse della categoria sport. Entrambe le macchine hanno oggi raggiunto un altissimo grado di efficienza, ed è difficile per il momento stabilire un definitivo giudizio di superiorità dell'una o dell'altra. Sono due magnifiche vetture che onorano chi le ha realizzate: per loro merito le corse "sport" e "Formula 2" riescono sempre interessantissime e combattute. Considerati i risultati, appare sempre più indovinata la regolamentazione "2 litri senza compressore", che offre possibilità grandissime di evolversi con uguale successo nelle tre direzioni: corsa, sport e turismo.



Al "Gran Premio d'Italia" al Valentino: (sopra) Un altro ostinatissimo duello tra Villoresi (MASERATI) e Sommer (FERRARI). (a destra) Appena partiti - Il principe Bira con la nuova FERRARI "Formula 1" - Il motore di 1500 cmc., a dodici cilindri, munito di compressore semplice, delle FERRARI



Una splendida vittoria ha colto domenica 3 ottobre a Towchester il nostro Villoresi, nella disputa del *Gran Premio d'Inghilterra*, con la Maserati "1500". Il fortissimo asso milanese è quest'anno in grande forma e si sta dimostrando ben degno di riconfermarsi Campione d'Italia.

In Inghilterra l'affermazione italiana è stata completa: sempre con la Maserati si è classificato secondo Albero Ascari. E amiamo immaginarci i commenti degli sportivi inglesi sulla vitalità, sulle doti di ingegno e di tenacia di questi italiani che nelle pacifiche competizioni della tecnica e dello sport riescono ancora a primeggiare, a imporsi all'ammirazione dei popoli. L'automobilismo italiano ha una gran parte di merito in quest'opera d'immenso valore morale nella lenta ma sicura riabilitazione della nostra Patria.

Ferruccio Bernabò

