

Bordoni su OSCA domina nella "IV Scala di Giocca-Osilo,"

Si è rinnovato il 19 Maggio sull'incomparabile pittoresco scenario della «Scala di Giocca - Osilo» il più lusinghiero dei successi della classica sarda in salita. Presente una folla enorme, disseminata sulle tornanti della «Scala» e poi ancora più su fino alle rocce di Osilo, è sfrecciato il carosello multicolore delle vetture «turismo» e «Sport» fra l'entusiasmo indescrivibile degli spettatori.

In questa edizione hanno fatto per la prima volta il loro ingresso i bolidi della «Sport» strappando alla folla le emozioni più vive. Su tutti Franco Bordoni ha prevalso, «salendo» a Osilo con la sua OSCA in un tempo di altissimo rilievo, ad una media di oltre 90 all'ora! Sono caduti così tutti i record della corsa, ed il nuovo primato di Bordoni costituirà per tutti un osso duro, nei prossimi anni. Il milanese si è arrampicato per i 15 Km., ad andatura vertiginosa, ottenendo dal suo mezzo potente il limite estremo del rendimento, rischiando pure in alcuni tratti (non sarebbe - allora - questo - lo sport dell'ardimento e del pericolo?) ma sempre dimostrando una superiore abilità ed un «temperamento» di guidatore di classe.

Alla graduatoria, nell'ammirazione nostra e della folla, vicinissimo al vincitore troviamo Attilio Brandi su Ermini per lui valgono le stesse lodi riservate al trionfatore assoluto.

Ed in generale i piloti della «Sport» al completo hanno raccolto il consenso unanime per la loro bravura, bravura che ci induce a guardare con fiducia all'avvenire del nostro sport automobilistico, se alla superiore produzione della nostra industria, si può unire la superiore preparazione dei guidatori. Così l'elogio più schietto raggiunge pure, oltre a Bordoni, Brandi, Rossi, Mantovani, Piotti, Scarlati ecc. — i dominatori della 750 Musso e Dalmonte, inseriti nell'ordine al 5° e 6° posto della graduatoria assoluta.

E altre parole meritano pure i sardi lanciatisi nella avventura delle «Sport» con mezzi inadeguati ma con generosa passione: — Mibelli - Loi - Ferrari.

La categoria «turismo» che negli scorsi anni ha tenuto in alto il vessillo glorioso della «Scala di Giocca - Osilo» fino all'indimenticabile finale nazionale del V° Volante d'Argento disputatosi lo scorso anno, ha avuto pure ora la sua grande giornata. E' stato un prologo con i fiocchi alle esibizioni delle «Sport» e Castelli (500), Ciccotti (1100) e Olivari (1400) ne sono stati i protagonisti, aggiudicandosi brillantemente la vittoria di categoria.

La manifestazione ha trovato nell'Assessorato al Turismo



Brillantissimo è stato Franco Bordoni sulla Scala di Giocca-Osilo in Sardegna conquistando con la O.S.C.A. la vittoria assoluta.

della Regione Sarda il più valido degli appoggi, per la sportività e comprensione dell'On. Stara.

Come di consueto l'organizzazione dell'A. C. Sassari è risultata perfetta in ogni minimo particolare. Il rappresentante della C.S.A.I., principe Granito di Belmonte — presente alla manifestazione — si è espresso in termini altamente lusinghieri sulla riuscita della manifestazione.

E per i dirigenti dell'A.C. organizzatore il riconoscimento di Granito di Belmonte, costituisce il premio più ambito alla loro fatica.

RODOLFO MURA

CATEGORIA TURISMO

Classe 750 cmc.

1. Castelli Enzo in 13'52" 9/10 media 63,537; 2. Ferri Federico 14'00" 9/10; 3. Facchetti Angelo 14'35" 9/10; 4. Sirca M. Clotilde 14'39" 8/10; 5. Enrico Mario 14'42" 5/10; 6. Lay Antonello 14'44" 6/10; Tutti su Fiat 500/C.

Classe 1100 cmc.

1. Ciccotti Carmelo (Fiat 1100/E) in 12'55" 4/10, media 68,248; 2. Stangoni Paolo (Lancia Ardea) 13'08" 9/10; 3. Dau Dino (Fiat 1100/E) 13'57" 1/10.

Classe fino a 1500 cmc.

1. Olivari Gigi 12'35" 7/10, media 70,027; 2. Orlandini Spartaco 12'46" 6/10; 3. Caggiari Carmelo 12'54" 2/10; 4. Fiori Romano 13'16" 9/10. Tutti su (Fiat 1400).

CATEGORIA SPORT

Classe 750 cmc.

1. Musso Giuseppe (Stanguellini) in 10'24" 2/10 media 84,780; 2. Dalmonte Dario (Acme Sp.) 10'25" 3. Scarlati Giorgio (Gaur) 10'36"; 4. Scala Roberto (Nardi Danese) 11' e 06" 8/10; 5. Luzi Raffaele (Giannini) 11'18" 9/10; 6. Stanga Gianfranco (Gaur) 11'21" 2/10.

Classe 1100 cmc.

1. Bordoni Franco (Osca) in 9'44" 2/10 media 90,585 - vincitore assoluto; 2. Brandi Attilio (Ermini) 9'58" 7/10; 3. Rossi Giuseppe (Stanguellini) 10'11" 9/10; 4. Mantovani Sergio (Stanguellini) 10'19" 3/10; 5. Piotti Luigi (Osca) 10'32" e 8/10; 6. Mibelli Benito (Fiat 1100/S) 11'33" 4/10.



Attilio Brandi, che vediamo qui in partenza, ha compiuto con la Ermini una ottima gara.

Immane la vittoria della "Ferrari," nella "Coppa della Toscana," per merito di Sterzi

Oltre due centurie di partenti, assai brillanti risultati sportivi, generale indifferenza della stampa quotidiana, tragici incidenti e astiose polemiche. Ecco il bilancio del «Giro della Toscana».

Scriviamo queste parole dopo essere ritornati dal rito funebre che ha accompagnato alla tomba due giovani piloti caduti guidando una delle più lente macchine da turismo partecipanti alla corsa. I lutti continuano, gli inutili sacrifici di giovani vite si seguono con un crescendo doloroso. Fin quando si continuerà a far correre delle vetture che nella loro concezione non sono state costruite per l'uso sportivo e vengono sfruttate oltre ogni limite ragionevole? Si dice che la velocità sia la causa principale degli incidenti più gravi. Le tristi cronache della «Mille Miglia» e del «Giro di Toscana» dimostrano che non è la velocità per sé stessa la causa maggiore degli incidenti ma l'eccessivo slancio di concorrenti spesso impreparati a corse impegnative ed al volante di vetture inadatte a sostenere gli sforzi che loro si richiedono e che non sono mai stati previsti nel loro capitolato costruttivo.

A Firenze la famigerata «Categoria Turismo» ha anche causato una polemica assai poco edificante che è sfociata nella astensione di oltre una trentina di concorrenti dalla corsa. Non abbiamo in questo momento elementi sufficienti per dare un giudizio sulla questione che a prima vista appare assai poco consona con la dignità sportiva in tutti i suoi aspetti. La «Categoria Turismo» nella sua forma attuale finirà la sua ingloriosa carriera quest'anno. Auguriamoci che i lutti e le polemiche che ha generato non abbiano più a ripetersi dopo la sua scomparsa.

La quarta Coppa della Toscana, disputata domenica 1 giugno su di un percorso vario ed interessante, snodantesi attraverso il territorio di tutte le nove provincie della Regione toscana, ha indubbiamente raggiunto tutti i suoi scopi e raggiunti tutti i primati prefissisi.

Non è stato battuto, è vero, il record assoluto della gara. Ma sarebbe grave errore trarre conclusioni tecnicamente negative sul giro della Toscana 1952 basandosi su questa apparente diminuita velocità: infatti è noto che il percorso è stato quest'anno notevolmente allungato (si è passati dai 604 Km. della prima edizione,

attraverso i 680 delle annate 1950 e 51, ai 735 di oggi), e che il prolungamento, voluto allo scopo di includere Arezzo nel tracciato, si è snodato in buona parte su strade strette e tormentate, segnatamente in un polverosissimo tratto di quasi 20 Km.

Non è pertanto possibile un diretto confronto tra le medie di quest'anno e quelle delle dispute precedenti, ma c'è materia di confronto indiretto.

Ma veramente questo non è stato il solo successo che è venuto a premiare quegli organizzatori che, attraverso difficoltà sempre nuove, hanno saputo anche quest'anno condurre egregiamente in porto la barca. L'organizzazione di questa IV Coppa della Toscana è stata assunta in collaborazione dell'Automobile Club di Firenze e dagli A. C. fratelli di Arezzo, Grosseto, Livorno, Lucca, Massa, Pisa, Pistoia, Siena e Viterbo, rispettando la tradizione.

L'organizzazione era imperniata sul l'Onorevole Arrigo Paganelli, coadiuvato dal Commissario Sportivo delegato dalla C.S.A.I. Avv. Camillo Donati e da Fernandez, Frizzoni, Levi, Quentin, Francesco Ricci, Commissario Tecnico delegato della C.S.A.I. e Bruno Bianchi, Pasquale Borracci e Fidora, Guidi, Mannaccio, Razzauti, Sordini, hanno diretto le verifiche. Direttori di corsa, ottimo ed energico, Al-

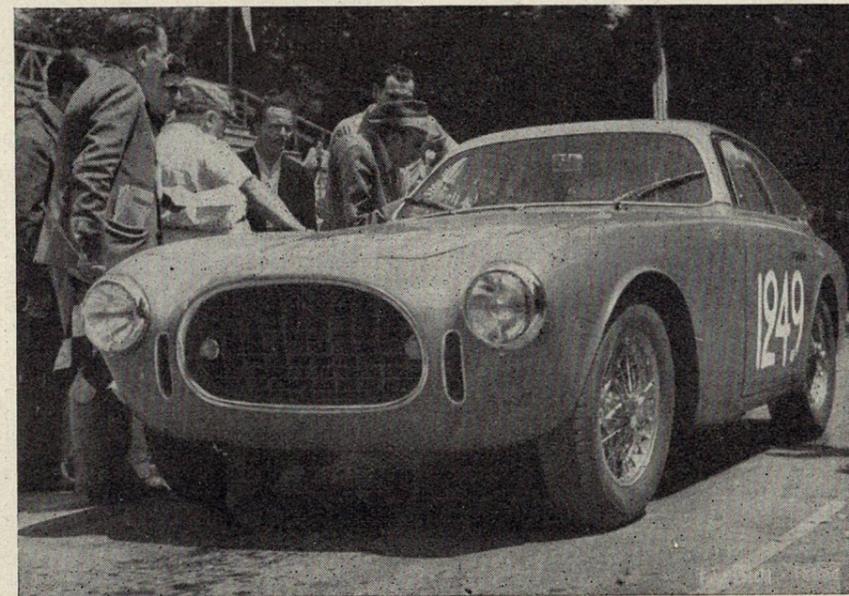
berto Filippi, mentre il Direttore dell'A. C. Dott. Amos Pampaloni è stato l'infaticabile segretario della manifestazione. Era presente anche Franco Spotorno per la CSAI.

Dal lato tecnico, dicevamo, la corsa toscana ha avuto un notevole significato, chiarificando la situazione e dando utili orientamenti in vista delle prossime competizioni.

Nelle tre classi minori della categoria nazionale Turismo, nulla di nuovo né di interessante, poiché si trattava delle notissime Topolino, Fiat 1100 e 1400. Poco ha finito per dirci anche la classe maggiore che era alla vigilia attesissima: a causa di una complicata questione che ha impegnato per ore ed ore Commissari tecnici, piloti e rappresentanti delle due Case interessate in accanite discussioni infruttuose, le Alfa Romeo non hanno potuto partire.

Le avvisaglie di questa «grana» si erano già avvertite subito dopo la Mille Miglia, e a Firenze la bomba è scoppiata fragorosamente.

Sono partiti all'attacco i rappresentanti della Lancia presentando un reclamo alla C.S.A.I. riguardo alle Alfa aventi il carburatore doppio corpo e il ponte con reggi spinta triangolare anziché diritto. La Commissione Sportiva ha accolto questo punto di vista ed ha telegrafato il venerdì alla Dire-



La bella Ferrari di Sterzi sta per iniziare la dura prova che concluderà vittoriosamente.

Il grande quadro della classifica assoluta, complemento della efficientissima organizzazione della Coppa della Toscana.

zione della corsa in questo senso.

Da ciò sono scaturite le proteste degli Alfisti e le conseguenti sopradette riunioni e discussioni, protrattesi fino alle due del mattino della domenica. A quell'ora la Direzione ha emesso un comunicato in cui era detto testualmente: «E' riconosciuto che il carburatore doppio corpo è stato omologato dalla C.S.A.I., ma il ponte no. Quindi le Alfa con il ponte applicato secondo il modello 1951 possono correre nella categoria Turismo, mentre le altre non vi sono ammesse e possono partecipare nella Gran Turismo».

Su questa delibera ha certamente avuto il suo peso l'ultimatum della Lancia, impostato su di un aut aut: se fossero state ammesse le Alfa di nuovo modello, le Aurelia non sarebbero partite.

Invece, accolto questo punto di vista, non sono partite le Alfa, né nella Turismo né nella Gran Turismo, in segno di protesta.

Ora, non è certamente compito nostro dare il giudizio su di una così complessa vertenza. Tuttavia non possiamo esimerci dal mettere in rilievo due cose essenziali: e cioè in primo luogo che le Alfa 1900 iscritte al Giro di Toscana erano le medesime della «Mille Miglia», cui esse hanno regolarmente partecipato, e del Giro di Sicilia, le cui classifiche sono state regolarmente omologate dalla C.S.A.I.

Quindi a rigor di logica, ci si deve ora attendere il declassamento di tutte le Alfa 1900 turismo giunte al traguardo nella corsa bresciana.

La cosa appare ancora possibile anche se improbabile. E in ogni caso, colmata una contraddizione, se ne aprirebbe automaticamente un'altra con il Giro di Sicilia.

La seconda considerazione riguarda l'eccessiva semplicità del consiglio di trasferire una ventina di vetture nella categoria Gran Turismo, a chiusura

ra delle iscrizioni già avvenuta.

A prescindere da tutto ciò la cronaca dice che nella categoria Turismo classe oltre 1500 tutte le vetture partenti sono state Aurelia. Una situazione pressoché analoga si è verificata nella Gran Turismo 2000, sempre a causa della defezione dell'Alfa la cui unica avversaria è stata la brillantissima Fiat 8V. di Ovidio Capelli. Le altre classi della G. T. avevano in programma una nuova edizione della interessante lotta tra Dyna Panhard e le Fiat Zagato nella classe 750 e tra Porsche e Cisitalia nella 1500. Pochi iscritti, e chiaro predominio della Ferrari nella oltre 2000.

Fra le vetture Sport, nel folto ed eterogeneo gruppo delle 750, interessanti le derivate Fiat (Marino, Stanguellini, Siata, Giannini, Parisotto) o Lancia, insieme alla Giur.

Tra le 1100, già prevista alla vigilia la superiorità delle Osca, il principale motivo di interesse era dato dal confronto tra i vecchi tipi tante volte trionfatori e i quattro nuovi modelli a «barchetta». Nella classe 2000 una decina di Ferrari 12 cilindri contro due Aurelia, una Siata, una Maserati e una Nardi-Danese.

Finalmente nella massima classe gli iscritti erano assai pochi, specie dopo la defezione di Biondetti, che doveva correre con una Jaguar: quattro Ferrari 2560 e l'Alfa Romeo dei fratelli Bornigia.

Dal lato tecnico, oltre all'ampio e qualitativo schieramento di uomini e di macchine, c'è da notare che ai concorrenti è stato imposto per regolamento l'uso di un carburante determinato; e, a prescindere dai risultati, non si può dire che l'innovazione sia stata gradita da tutti i corridori.

La «Coppa di Toscana» ha avuto, come sempre succede per le manifestazioni di questo tipo, una fisionomia generale e una lotta frazionata nelle

varie classi, e faremo quindi una breve analisi generale e particolare delle vicende di gara.

Gli incidenti non sono tuttavia mancati, e uno ha avuto purtroppo conseguenze tragiche: in seguito ad una uscita di strada nei pressi di Montefiascone, trovavano la morte i milanesi Calini e Baroni, che formavano l'equipaggio di una Fiat 500. Ancora vittime dello sport, ancora perdite dolorosissime. Ad Essi va il nostro commosso saluto.

La lotta per la vittoria assoluta non ha avuto fasi molto emozionanti. Fin dal primo controllo, quello di Massa, è apparso chiaro che la lotta era ristretta tra due soli piloti: Paolo Marzotto, che con la poderosa Ferrari 2715 era balzato al comando a oltre 146 di media, e Bruno Sterzi al volante di una berlinetta del medesimo tipo che era secondo a soli 7"; seguivano, a Massa, Pagani con l'Osca 1100 barchetta a 1'44", Perotti a 1'45", Bornigia a 2'05", Sgorbati a 3'12", Cornacchia a 3'19". Era evidente insomma che il tandem di Ferrari non aveva nulla a temere da parte degli avversari delle due massime classi sport; prendeva corpo, invece, la minaccia dell'Osca, che in un centinaio di chilometri tra i più veloci del percorso aveva il pilota di punta, Pagani, a poco più di un minuto e mezzo da Marzotto.

Nel rapidissimo tratto da Massa a Livorno, Sterzi attaccava a fondo, e transitava dalla città marinara in vantaggio di 1'04" su Marzotto; terza era sempre la magnifica Osca di Pagani a 4'20", precedendo l'Osca vecchio modello di Sgorbati e l'Alfa Romeo di Bornigia (appaiate a sei minuti dal capintesta), l'Osca di Venezian, la Ferrari G. T. di Cornacchia e la G. T. Aurelia di Scotti.

La lotta fra Sterzi e Paolo Marzotto si accendeva sempre più, tanto che il distacco fra i due era ridotto a Grosseto a soli 21 secondi. Scomparso in questo tratto il brillantissimo Pagani per noie ai freni, prendeva il terzo posto Cornacchia, in ritardo di 8 minuti; seguivano Sgorbati a 9 minuti, Bornigia, Giletti e Diego Capelli a circa 10 minuti, e infine Ovidio Capelli a 12 e Scotti a 13.

Nel tratto da Grosseto a Siena due colpi di scena: ad Acquapendente un incidente stradale poneva fuori causa Paolo Marzotto; e dalle retrovie balzava impetuosamente in primo piano nella lotta per la vittoria assoluta una altra delle portentose Osca, guidata da quel Venezian che ogni giorno dà prove sempre migliori delle proprie eccellenti doti. La classifica a Siena vedeva in testa Sterzi con 9 minuti su Sgorbati, 15 su Cornacchia, 16 su Venezian, 18 su Capelli e Bornigia, 19 su Scotti e Giletti.

Dopo Siena, nel tratto più tormentato del percorso, ricco di curve e di asperità di ogni genere (tra cui una serie di famigerati passaggi a livello), la situazione non mutava per quanto riguarda i due primi posti, se non per il guadagno di 2 minuti da parte di Sgorbati; Venezian concludeva il travolgente finale superando Cornacchia, mentre Diego Capelli occupava il 5. posto, seguito da Scotti, da Brandi

OM

sede milano

autoveicoli industriali

il leoncino
super taurus
orione

autocarro: 25 q.li di portata

autocarro: 50 q.li di portata

autocarro: 77 q.li di portata



stabilimenti: brescia - milano - suzara



OMNIA P

DITTA E. CARDINI



SEDE MILANO - Piazzetta Guastalla N. 15
Stab. TORINO • Stab. OMEGNA



15 Giugno 1952

AUTO ITALIANA

45

con la Fiat Ermini, da Bonetto con la Aurelia turismo. Avevano ceduto nel finale come si vede l'Alfa Romeo di Bornigia e la Ferrari 2000 di Giletti.

Questa dunque fu la classifica finale dopo 735 Km. di gara. Una nuova vittoria si è aggiunta in Toscana all'ormai interminabile collana della Casa di Maranello, da cinque anni dominatrice in tutte le competizioni della categoria Sport.

E' tornato alla vittoria Bruno Sterzi, che tutti gli sportivi hanno rivisto in gara con tanto piacere dopo il pauroso incidente del Garda e dopo tre anni di incertezze e di ansie. Se nessuno poteva mettere in dubbio la lucida classe di Sterzi, si poteva pensare che la prolungata assenza dalle competizioni avesse intorpidito le sue doti. Ebbene, il risultato del Giro di Toscana è tale da togliere ogni residuo dubbio e da dirci che l'automobilismo italiano ha ritrovato uno dei suoi campioni.

Sgorbati ha conquistato un secondo posto assoluto a 7 minuti dal vincitore, valendosi di una vettura di cilindrata meno che mezza di quella di Sterzi. Ma la macchina aveva nome Osa, ed i suoi risultati sono troppo frequenti per meravigliare (anche in Toscana tre vetture tra le prime cinque classificate) e il pilota è stato decisamente all'altezza delle virtù del suo mezzo. La corsa di Sgorbati è stata un modello di regolarità oltre che di arduità, e il suo compagno di guida Zanelli lo ha coadiuvato egregiamente per ciò che riguarda l'organizzazione di gara.

Di Venezian si è detto: terzo assoluto, secondo di categoria, preceduto dal solo Sgorbati a parità di mezzo meccanico, primo da domenica sera nella classifica del Campionato italiano Sport 1100.

Il popolare Cornacchia, trionfatore con oltre un'ora di vantaggio della Gran Turismo oltre 2000, ha pure corso più che bene; e così deve dirsi di Diego Capelli, sempre nelle prime posizioni, di Scotti, del fiorentino Brandi, altro millicentista di valore, di Bonetto, dominatore della categoria turismo oltre 1500 e dei fratelli Bornigia, nonché dello sfortunatissimo Paolo Marzotto.

Riguardo alle vetture, si è parlato della Ferrari e dell'Osa. Non sono da dimenticare però le ottime prestazioni della Fiat Ermini e della Fiat 8 V, nonché naturalmente delle magnifiche Aurelia.

Prima di concludere si impone una rapida rassegna della lotta nelle singole categorie e classi.

Nella 750 turismo i partiti sono stati ben 59 e gli arrivati 36. Dopo una iniziale apparizione al comando della coppia Chilleri - Vinattieri, passavano in testa i toscani Ciolfi - Zanchello che comandavano la classifica per quasi tutto il percorso; poi, nel finale, entravano in scena i famosi passaggi a livello e uno di questi attardava i due topolinisti tanto da far loro perdere il primo posto. Questo veniva così conquistato da Bricarello - Porta, che d'altronde hanno tutt'altro che demeritato il successo, dopo avere tallo-



Il bravo Sterzi (a sinistra) viene complimentato dall'on. Paganelli (a destra), da dott. Pampaloni, Direttore dell'A. C. Firenze, e dal sig. Giberti della Ferrari.

nato da vicinissimo per 500 chilometri i battistrada.

Anche fra le 1100 finale a sorpresa. Era volato in testa da Firenze a Massa il bolognese Branchini, che però a Livorno era stato superato da Matrullo vincitore di classe alla « Mille Miglia »; questi ha guidato la corsa fino a oltre Arezzo, ma nel finale l'implacabile Branchini lo ha nuovamente superato, conquistando così una splendida vittoria, avvalorata dalla media di oltre 97 Km. orari. Matrullo che ha accusato noie al motore negli ultimissimi Km. perdeva anche il secondo posto, occupato dal regolare Tonelli.

Tra le 1500, duello serrato tra Matteucci e Monaco, che a più riprese si sono tolti e ritolti il bastone del comando, terminando alla fine nell'ordine; terzo l'eccellente e regolare Sambuy.

Nella classe maggiore ossia, dopo le note vicende, tra le Aurelia i risultati tecnici sono stati rilevanti, e le vicende appassionate. Dopo una fugace apparizione al comando di Anselmi, passava in testa Bonetto che, superato momentaneamente da Maglioli al controllo di Grosseto, riprendeva poi subito il comando, vincendo chiaramente con 9 minuti di vantaggio su Maglioli, 10 su Bassi, 15 su Cristillin, 21 su Gatta, 23 su Venier.

Nella seconda parte del percorso sono stati attardati Espes da noie al motore e Bergamini, che correva in coppia con la gentile Signorina Simoni, dalla rottura di una ruota. Prima, deficienze alla carburazione avevano interrotto la marcia del bravissimo Paganelli.

Prevista conferma della Dyna Panhard nella 750 Gran Turismo, ad opera di Giacomelli, davanti alle tre Zagato di Zafferi, Guarnieri e Mazzi. Qui la cronaca non ha offerto gran che di interessante, data la chiara superiorità e la regolarità di marcia dell'alfe-

re della Scuderia Ital-France.

Ciò che hanno fatto le Dyna-Panhard e la 1100, hanno ripetuto tra le 1500 le Porsche. Della Favera, secondo dietro Lurani della « Mille Miglia », ha qui vinto in bello stile, conducendo in testa tutta la gara. Secondo al traguardo Moretti su Cisitalia, a 7 minuti dal vincitore e con 4 di vantaggio sull'altra Porsche di D'Inca Levis.

Anche nella classe 2000 assenza dell'Alfa. Ma le previsioni di una facile passeggiata delle Aurelia non si sono avverate. A un certo punto, anzi, è apparsa possibile la grande sorpresa; a Grosseto Ovidio Capelli con la Fiat V 8 era balzato al comando, scavalcando d'impeto Scotti, che era fino allora stato in testa. Poi le Aurelia si sono riprese, e Scotti è giunto meritato trionfatore alle Cascine, precedendo il coequiper Mantovani e Capelli.

Nella G. T. oltre 2000, facile vittoria e veloce passeggiata di Cornacchia cui nessun avversario poteva opporsi a parità di mezzo; Dalmonte, con una anziana Alfa - Romeo, è giunto secondo staccatissimo.

Affollata la 750 sport, e conseguentemente vivace la lotta, anche se chiara nel suo svolgimento; protagonisti il vittorioso Brandoli con la Fiat Marino, e il coraggioso Boldrini, capitesta iniziale con la Gaur; nel finale si sono inseriti tra i due Musso con la Stanguellini e Scala con la Siata. Queste quattro vetture hanno nettamente distaccato le altre, classificandosi nel giro di undici minuti, e distaccando di oltre mezz'ora la Giannini di Maggiorelli, di oltre un'ora l'altra Giannini dei fratelli Stanga e l'Ardea di Vici, e addirittura di tre ore la Parisotto di D'Angeli. Certamente i percorsi tipo Giro di Toscana, lunghi e duri, mettono a durissima prova queste macchinette, selezionandole in modo inesorabile ma sproporzionato al reale divario esistente.

Les pistons

MONDIAL PISTON

après uné serie de victoires. qui portent les noms fascinants de :

G. P. del Valentino

G. P. di Pau

XIX Mille Miglia

IX G. P. di Napoli

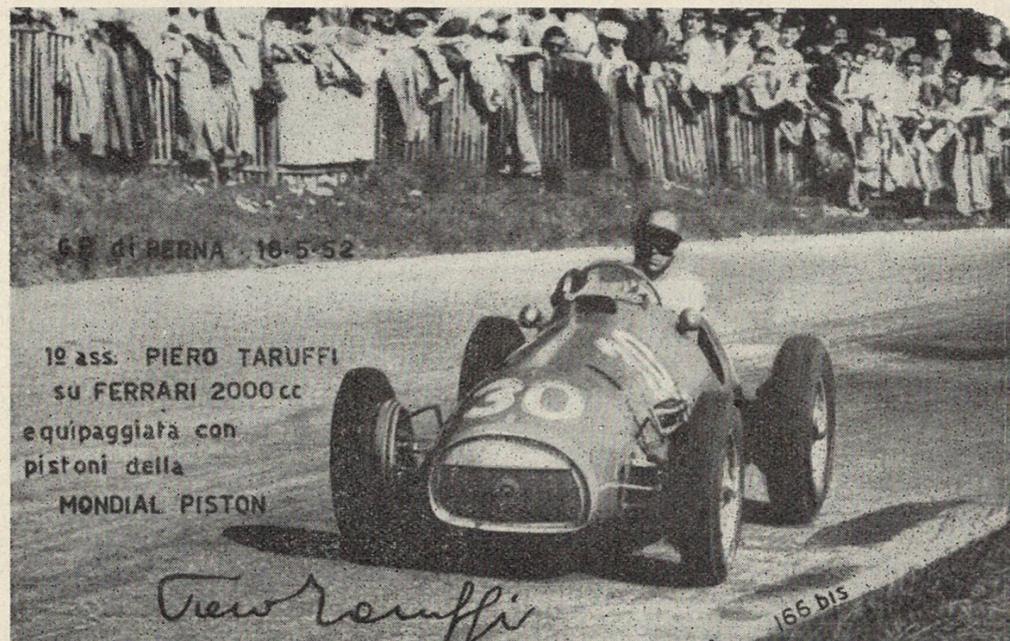
XII G. P. di Svizzera

trionphant aussi brillamment au

3^{me} GRAND PRIX DE FRANCE (Autodrome de Montlhéry)

avec la classification suivante :

1 ^{er}	TARUFFI	sur Ferrari	- pistone	MONDIAL PISTON
2 ^{me}	SIMON	sur Ferrari	- pistone	MONDIAL PISTON
3 ^{me}	ROSIER	sur Ferrari	- pistone	MONDIAL PISTON
4 ^{me}	FARINA	sur Ferrari	- pistone	MONDIAL PISTON



10^o ass. PIERO TARUFFI
su FERRARI 2000 cc
equipaggiata con
pistoni della
MONDIAL PISTON

MONDIAL PISTON Co - Corso Bramante, 47 - TORINO (Italia)

Telefoni 69.09.52 - 69.38.00

Della 1100 sport, come della oltre 2000, si è parlato in sede di cronaca generale. Inutile qui ripetere le lodi della Osca, che ha occupato con Sgorbati, Venezian e Diego Capelli i primi tre posti di categoria. C'è però da dire che la lusinghiera affermazione è stata ottenuta dalle vetture vecchio tipo; erano in gara a Firenze tre nuove versioni della vettura dei fratelli Maserati, tre cosiddette « barchette », affidate a Cabianca, Pagani e Piotti. Banali guasti hanno costretto al ritiro sia il campione d'Italia (rottura della catena di distribuzione dopo pochi chilometri), che Pagani (noie ai freni) e Piotti (cui un guasto al termometro non ha permesso il controllo della temperatura, con conseguente surriscaldamento del motore). Ma il tempo di Pagani, che fino al ritiro ha preceduto chiaramente Sgorbati, ci illustra i progressi della nuova versione. Resta da dire del bel finale della Ermini di Brandoli e della regolare marcia delle Stanguellini.

Nulla di nuovo nella 2000, con tranquilla vittoria della Ferrari di Giletta davanti alla Maserati di Placido; all'Aurelia di Conconi e dall'altra Ferrari di Cacciari; c'è piuttosto da notare il preoccupante decadimento agonistico di questa classe, una volta tra le più combattute. Si sente il bisogno di materiale da corsa nuovo.

Nulla diremo, perchè tutto abbiamo detto, sulla massima classe; troppo netta e chiara la superiorità delle spettacolose Ferrari 2715, cui la vecchia Alfa dei Bornigia ha resistito come ha potuto.

Questa, in sintesi, la quarta edizione della Coppa di Toscana. Sintesi nel complesso assai soddisfacente. Sia lode, dunque agli organizzatori, ai corridori, alle Case, e a tutti quanti hanno saputo dar vita a una manifestazione di così ampio interesse.

ALBERTO PASOLINI ZANELLI

CLASSIFICHE PER CATEGORIA

CATEG. TURISMO NAZIONALE DI SERIE

Classe 750 (Fiat 500)

1. Bricarello-Porta in 8.21.00 media Km. 88.143; 2. Ciolfi-Zanchello 8.21.10; 3. Castelli-Da Fano 8.22.35; 4. Palinuro-Palinuro 8.24.15; 5. Nosari-Concari 8.25.49; 6. Lunghi-Landi 8.25.51; 7. Chilleri-Vinattieri 8.28.46; 8. Moretti-Bernardi 8.29.12; 9. Forini-Prosperti 8.29.38; 10. Apruzzi-Gambardella 8.30.37; 11. Castellarin-Guerrieri 8.31.10; 12. Martino-Bronner 8.32.03; 13. Valaperti-Cecchi 8.32.35; 14. Pittoni-Pittoni 8.33.22; 15. Massi Benedetti-Sinibaldi 8.33.23; 16. Croce-Salvi 8.35.10; 17. Lippi-Ungarelli 8.39.21; 18. Pasquinelli-Galbo 8.39.31; 19. Angeli-Cai 8.41.49; 20. Matteoli Barzky-Bianchi 8.42.28; 21. Basili-Luzi 8.43.46; 2. Novelli-Napoli 8.45.06; 23. Bacci-Fallani 8.46.12; 24. Morelli-Carabinieri 8.46.52; 25. Pagliarini-Badalucco 8.51.06; 26. Fellini-Corsini 8.51.27; 27. Porrino-Colombo 8.54.55; 28. Bettoni-Pecori 9.05.00; 29. Coppola-Tinelli 9.07.03; 30. Chini-Fornaciaci 9.07.14; 31. Bini-Barsotti 9.10.39; 32. Fravolini-Trevisan 9.11.30; 33. Rapetto-Vassallo 9.19.52; 34. Sieni-Gelli 9.22.21; 35. Bertola-Fugini 9.57.45; 36. Peruzzi-Marini 10.35.26.

Partiti 59 - Arrivati 36.

Classe 1100 cc. (Fiat 1100-E)

1. Branchini-Nasi in 7.37.45, media Km. 97.108; 2. Tonelli-Cresci 7.40.10; 3. Matrullo-Mari 7.41.27; 4. De Sanctis-Fortini 7.44.46; 5. Bevilacqua-Nascetti 7.45.23; 6. Sartini-Capaccioli 7.46.33; 7. Andreini-Baldini 7.49.29; 8. Luigi-Bruni 7.52.08; 9. Della Beffa-Della Beffa 7.58.35; 10. Ferrini-Polici 8.37.39.

Partiti 17 - Arrivati 10.

Classe 1500 cc. (Fiat 1400).

1. Matteucci-Morelli 7.24.05 media Km. 99.459; 2. Monaco-Ferraguti 7.28.25; 3. Sambuy-Tecchio 7.33.38; 4. Giannotti-Verciani 7.38.54; 5. « Palfò » « Tuga » 7.39.52; 6. Cavallini-Cavallini 7.49.00; 7. Sacchi-Massa 8.06.07; 8. Marini-Tecchi 8.10.14.

Partiti 10 - Arrivati 8.

Classe oltre 1500 cc.

1. Bonetto-Volpini in 6.23.06 m. Km. 115.270; 2. Maglioli-Monteferrario 6.32.38; 3. Bassi-Monticini 6.33.29; 4. Cristillini-Paltrinieri 6.38.53; 5. Gatta-Batiaglini 6.44.42; 6. Venier-Sebastiani 6.46.01; 7. Bianchedi-Tabanelli 6.55.12; 8. Bergamini-Simoni 7.03.39; 9. E.S.P. E.S.-Tinti 7.09.05; 10. Notaloni-Massarelli 7 ore 11.52; 11. Landini-Pineschi 7.15.40 tutti su Lancia Aurelia.

Partiti 18 - Arrivati 11.

GRAN TURISMO INTERNAZIONALE

Classe fino a 750 cc.

1. Giacomelli-Nember (Dyna Panhard) in 7.06.52 media Km. 103.451; 2. Zafferi-Crivelli (Fiat Zagato) 7.14.26; 3. Guarnieri-Brancalion (Fiat Zagato) 7.19.34; 4. Mazzi-De Amicis (Fiat Zagato) 8.00.49; 5. Bertossi-Parenti (Dyna Panhard) 8.01.2; 6. Monteverdi-Brambilla (Fiat Zagato) 8.16.54; 7. Pieri-Magnelli (Fiat 500-C) 8.54.54.

Partiti 10 - Arrivati 7.

Classe fino a 1500 cc.

1. Dalla Favera-Artusi (Porsche) in 6.35.30 media Km. 111.656; 2. Moretti-Lanza (Cisitalia) 6.42.44; 3. D'Inca Levis-Testolini (Porsche) 6.46.00; 4. Musitelli-Musitelli (Cisitalia) 6.53.00; 5. Zagato-Martinengo (Fiat Zagato) 6.57.14; 6. Banti-Cagli (Fiat 1400) 7.02.40; 7. Poillucci-Poillucci (Cisitalia) 7.02.51; 8. Bignani-Bozzini (Fiat 1100) 7.04.05; 9. Stianti-Clemente (Cisitalia) 7.10.15; 10. Francesconi-Chinellato (Fiat 1100) 7.24.34; 11. Domeneghetti-Savoini (Fiat 1100) 7.43.02; 12. Sgorbini-Melley (L. Aprilia) 8.03.32; 13. Manzini-Castignoli (Fiat 1100-Bertone) 8.22.37.

Partiti 26 - Arrivati 13.

Classe fino a 2000 cc.

1. Scotti-Pierattelli (L. Aurelia) in 6.21.39 m. Km. 115.708; 2. Mantovani-Palazzi (L. Aurelia) 6.25.42; 3. Capelli O-Gerli (Fiat 8V) 6.27.35; 4. Bosisio-Giacosa (L. Aurelia) 6.31.18; 5. Cecchini-Petri (L. Aurelia) 6.37.18; 6. Colletti-Serena (L. Aurelia) 6.41.13; 7. Bottazzi-Mongiardini (L. Aurelia) 6.58.02; 8. Leonardi-Gentili (L. Aurelia) 7.06.34; 9. De Micheli-Arcangioli (L. Aurelia) 7.06.37; 10. Maiani-Bernabei (L. Aurelia) 7.07.25; 11. Simontacchi-Panciroli (L. Aurelia) 7.21.51.

Partiti 14 - Arrivati 11.

Classe oltre 2000 cc.

1. Cornacchia-Refini (Ferrari) in 6.18.48 m. Km. 116.578; 2. Dal Monte-Stazzi (Alfa Romeo) 7.20.47.

Partiti 3 - Arrivati 2.

La Classifica:

1. Troy Rutmann su Agajanjan Speciale in ore 3.52'41"88 alla media di Km. 207.345 (nuovo record); 2. Jim Rathmann su Gnanor Wynns Sp.; 3. Sam Hanks su Bardhall Sp. 4. Daune Carter su Belanger Sp.; 5. Hart Cross su Bowes Seal Fast Sp.; 6. Jimmie Bryan su Pete Schmidt Sp.; 7. Jim Reece su John Zinc Sp.; 8. George Connor su Federal Eng. Detroit Sp.; 9. Cligg Griffith su Tom Saratoff Sp.

Classe oltre 2000 cc. -

1. Cornacchia-Refini (Ferrari) in 6.18.48 m. Km. 116.578; 2. Dal Monte-Stazzi (Alfa Romeo) 7.20.47.

Partiti 3 - Arrivati 2.

CATEGORIA SPORT

Classe fino a 750 cc.

Brandoli-Bacino (Fiat Marino) in 6.57.04 m. Km. 105.882; 2. Musso-Mosca (Stanguellini) 7.06.55; 3. Scala-Casaccia (Siata) 7.07.32; 4. Boldrini-Franciopini (Jaur) 7.07.51; 6. Maggiorani-Mazzini (Fiat Giannini) 7.27.14; 6. Stanga-Stanga (Fiat Giannini) 8.09.01; 7. Viccardini (Fiat der. Ardea) 8.20.49; 8. D'Angeli-Giaron (Fiat Parisotto) 10.20.00.

Partiti 18 - Arrivati 8.

Classe fino a 1100 cc. -

1. Sgorbati-Zanelli (Osca) in 6.09.12 m. Km. 119.609; 2. Veneziani-Albarelli (Osca) 6.16.03; 3. Capelli D.-Veronelli (Osca) 6.21.38; 4. Brandi-Taddei (Fiat Ermini) 6.22.01; 5. Rossi-Fizialetti (Stanguellini) 6.31.39; 6. Terigi-Pugi (Fiat Ermini) 6.44.17; 7. Siracusa-Benetti (Stanguellini) 6.47.40.

Partiti 18 - Arrivati 7.

Classe fino a 2000 cc.

1. Giletta-Loro Piana (Ferrari) in 6.28.15 media Km. 115.829; 2. Placido-Rossetti (Maserati) 6.38.37; 3. Hestenholtz-Conconi (L. Aurelia) 6.47.48; 4. Cacciari-Bertazzoni (Ferrari) 6.51.06; 5. Colocchi-Rulli (L. Aurelia) 7.00.41; 6. Cecchini-Fontana (Ferrari) 7.06.00.

Partiti 9 - Arrivati 6.

Classe oltre 2000 cc.

1. Sterzi-Rovelli (Ferrari) in 6.02.10 media Km. 121.932; 2. Bornigia-Bornigia (Alfa Romeo) 6.25.11.

Partiti 5 - Arrivati 2.

CLASSIFICA GENERALE

1. Sterzi-Rovelli (Ferrari) in 6.02.10 media Km. 121.932 (1. Cat. Sport oltre 2000); 2. Sgorbati-Zanelli (Osca) 6.09.12 m. Km. 119.609 (1. Cat. Sport fino a 1100); 3. Venezian-Albarelli (Osca) 6.16.03 m. Km. 117.431; 4. Cornacchia-Refini (Ferrari) 6.18.48 m. Km. 116.578 (1. Gran Tur. Internaz. oltre 2000); 5. Capelli D.-Veronelli (Osca) 6.21.38 m. Km. 115.713; 6. Scotti-Pierattelli (Aurelia) 6.21.39 media Km. 115.708 (1. Gran Tur. Inter. fino a 2000); 7. Brandi-Taddei (F. Ermini) 6.22.01; 8. Bonetto-Volpini (Aurelia) 6.23.06 m. Km. 115.270 (1. Cat. Turismo Naz. oltre 1500); 9. Bornigia-Bornigia (Alfa Romeo) 6.25.11; 10. Mantovani-Palazzi (Aurelia) 6.25.42; 11. Giletta-Loro Piana (Ferrari) 6.26.15 (1. Cat. Sport fino a 2000); 12. Capelli O.-Gerli (Fiat 8V) 6.27.35; 13. Bosisio-Giacosa (Aurelia) 6.31.18; 14. Rossi-Fizialetti (Stanguellini) 6.31.39; 15. Maglioli-Monteferrario (Aurelia) 6.32.38.

Indianapolis 1952

(Continuazione da pag. 34)

mose Novi Specials (8 cil. a V. 3000 cc con compressore centrifugo) e le altre favorite che quest'anno erano le Blue Crown Specials e la poderosa Cummins Diesel sovralimentata che si era qualificata fra le più veloci, sono scomparse dalla corsa.

Le vetture americane erano quasi tutte molto più leggere delle nostre Ferrari. Le macchine italiane sono infatti vetture « Grand Prix » adatte ai circuiti europei; quelle americane avevano freni molto più leggeri (il freno a disco comincia a imporsi) e cambi più leggeri a sole 3 marce. Non tutte le vetture americane erano a ruote anteriori indipendenti e la grande maggioranza aveva il ponte posteriore rigido. Anche il centraggio dei carichi era diverso. Per vincere ad Indianapolis è indispensabile allestire una

vettura dedicata quasi esclusivamente a questo scopo. Ferrari ha la potenza necessaria, la capacità e la volontà per farla. I piloti li abbiamo: Villorosi nel 1946, Ascari quest'anno lo hanno ampiamente dimostrato.