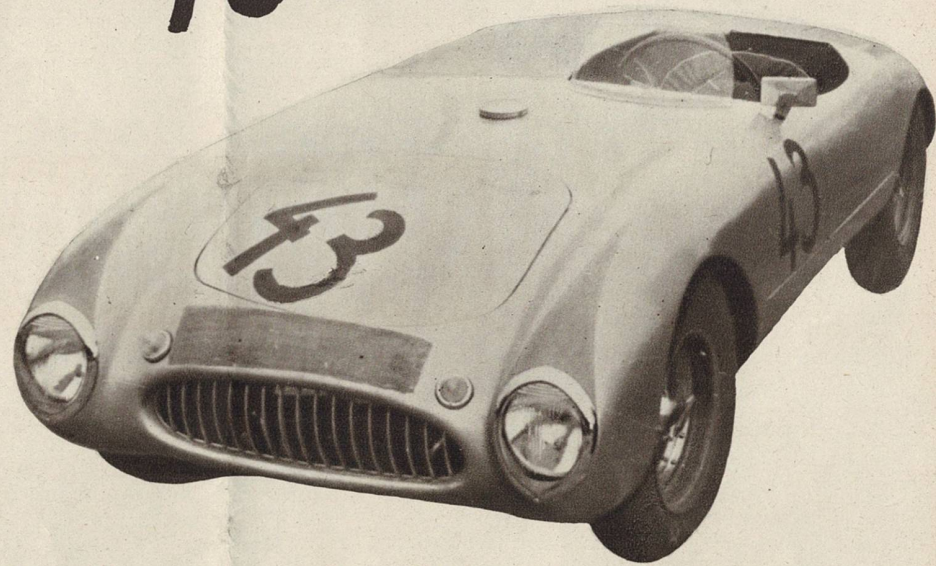


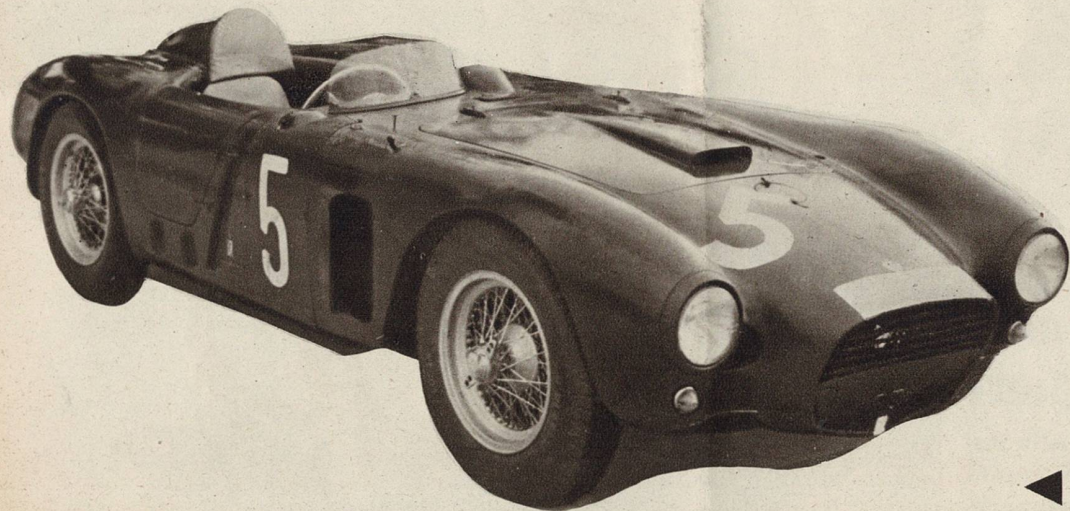


# Viste alla "1000 Km"

▲ Le Lancia di Fangio, Taruffi e Castellotti, schierate per la partenza al Nürburgring.

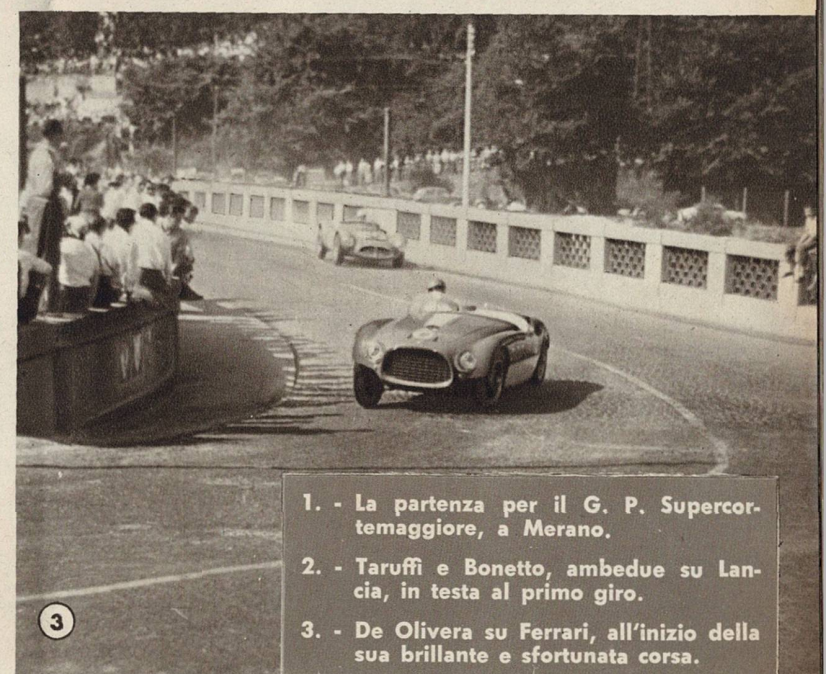
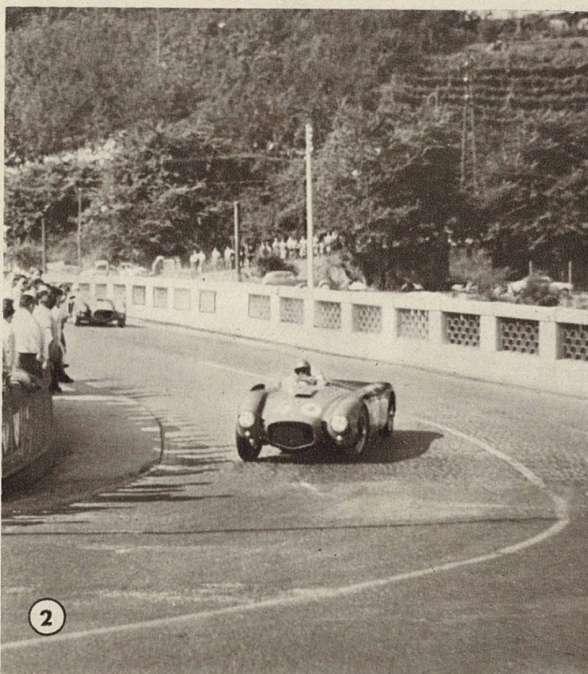


▶ La vettueta Sport tedesca « Scampolo » con motore motociclistico B.M.W. di 750 cc. Pesa 350 Kg. e può raggiungere i 165 Km. orari.



◀ La nuova Lancia Aurelia 3300 cc., erogante 260-270 C.V., retrotreno De Dion, derivata dalla 3 litri portata lo scorso giugno a Monza da Gonzalez. Macchina di gran classe che al Nürburgring meritava sorte migliore.

Fot. C. Millanta

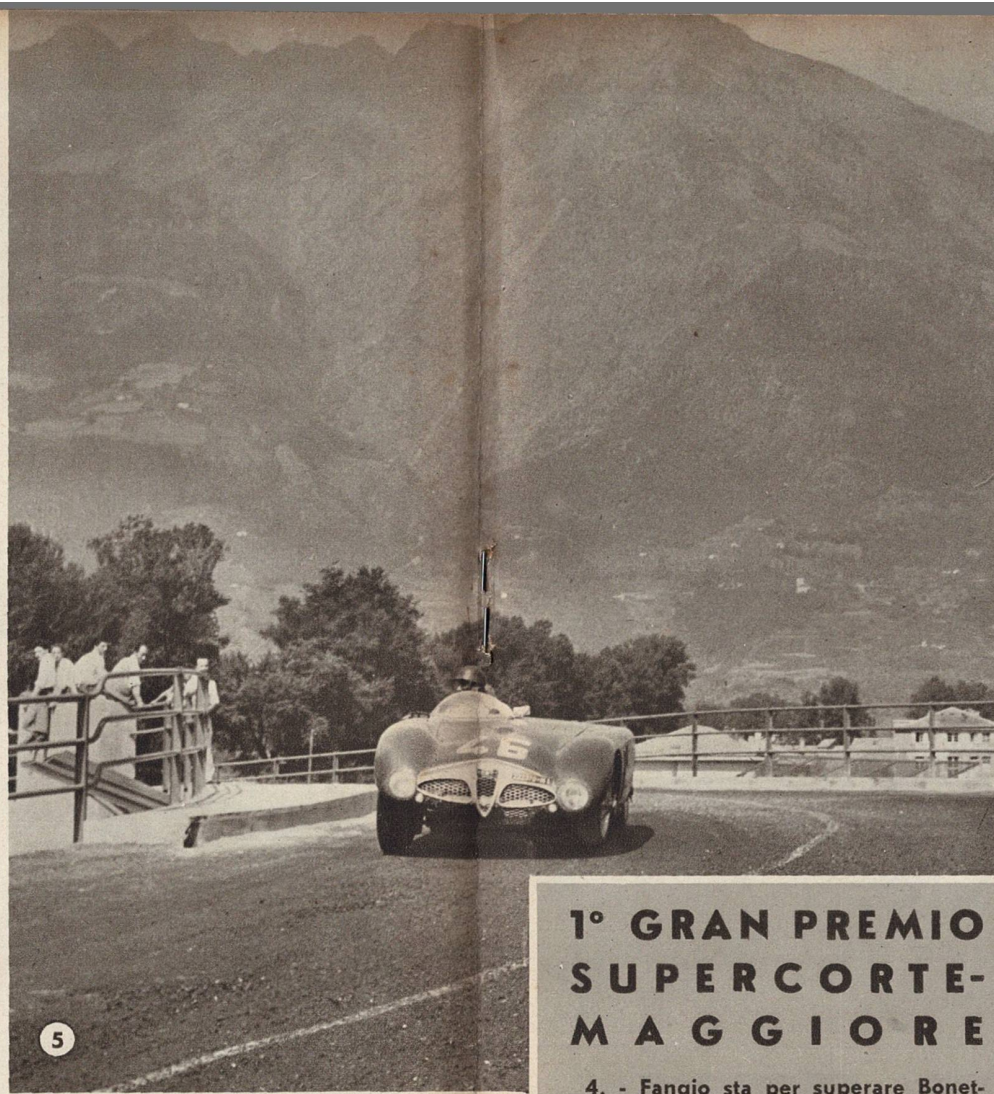


1. - La partenza per il G. P. Supercortemaggiore, a Merano.
2. - Taruffi e Bonetto, ambedue su Lancia, in testa al primo giro.
3. - De Olivera su Ferrari, all'inizio della sua brillante e sfortunata corsa.





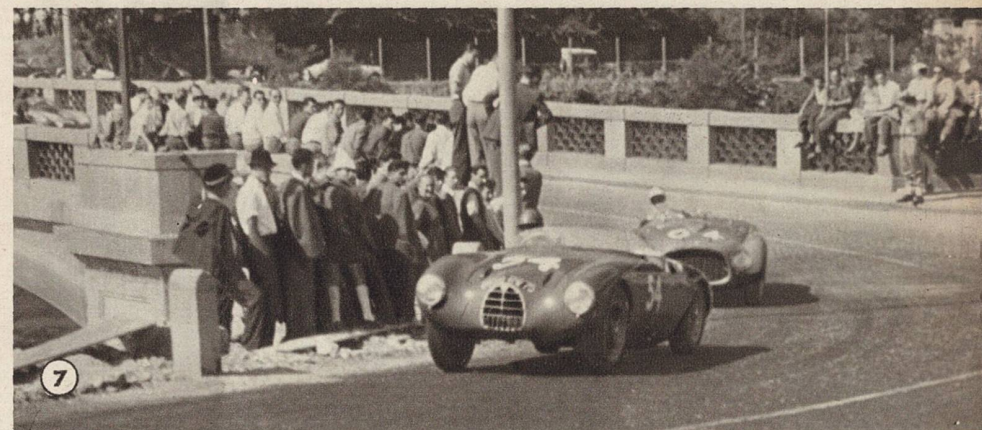
4



5



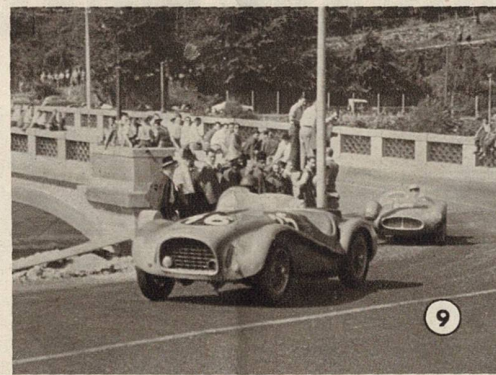
6



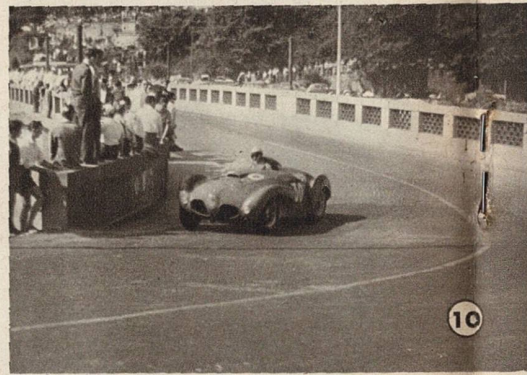
7



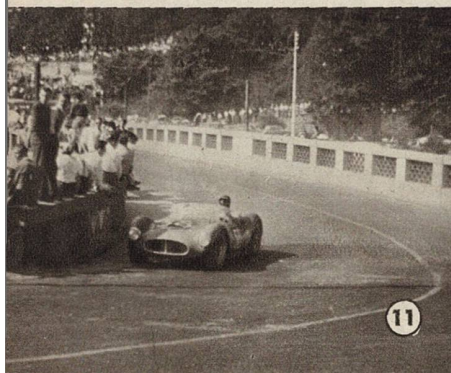
8



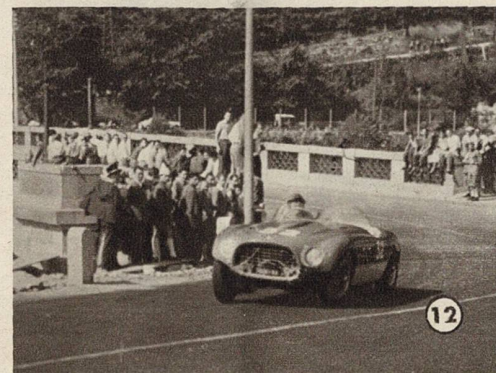
9



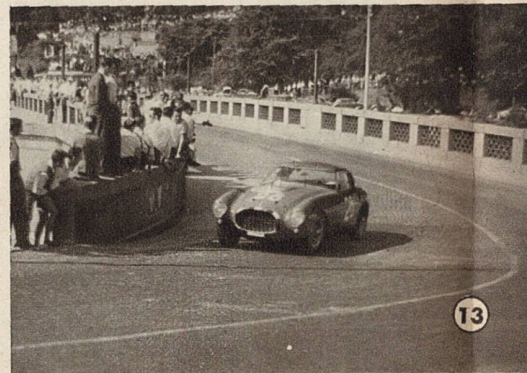
10



11



12



13

## 1° GRAN PREMIO SUPERCORTE-MAGGIORE

4. - Fangio sta per superare Bonetto, nella sua corsa verso la vittoria.
5. - Fangio ha oramai il dominio della gara, che si svolge in una solenne cornice di monti.
6. - Mantovani, su Maserati 2000, 2° assoluto.
7. - Bordoni, su Gordini 2300, seguito da Nogheira su Ferrari 3000. Quest'ultimo si assicurerà il 3° posto nella classifica generale e Bordoni il 4°.
8. - Cabianca, con la piccola Osca 1452, conquisterà il 5° posto.
9. - Mieres, su Ferrari 2715, riuscirà 6° assoluto. Qui lo vediamo seguito da Stagnoli su Maserati.
10. - Musitelli su Ferrari Abarth, 7° assoluto.
11. - Giletti su Maserati 2000, 8° assoluto.
12. - Lualdi su Ferrari 2000, 9° assoluto.
13. - Bianca Maria Piazza su Ferrari 3000, 10° assoluta.
14. - Juan Manuel Fangio, vincitore del 1° G. P. Supercortemaggiore, fra il ministro Vanoni e l'on. Mattei.



14



# 2° Trofeo Supercortemaggiore



1. - La Packard di Henry Bartecchi, a Cortemaggiore.
2. - Macchine a Cortemaggiore, in attesa della partenza. Si notano le Aurelia di Silvio Beretta (1288) e di Bruno Villa (1294), l'Alfa 1900 di Alma Caccian-dra Bordonì (1300), l'Aurelia di Francesco Pelizzo (1392).
3. - Bianca Maria Milani, con Elio Zagato, classificate 3° assoluta su Porsche e 1° della 3° classe.
4. - Si inseguono le macchine verso il Garda.
5. - Fausto Coppi ha partecipato al 2° Trofeo Supercortemaggiore con Lancia Aurelia, riuscendo 12° nella 4° classe.
6. - Bruno Martegani, di Ivrea, su Ardea, al bivio di Treponti.
7. - Giambertone di Milano (Fiat 1100) e Crosta di Pavia (Ardea) si riforniscono ai Treponti. Giambertone è riuscito 5° della 2° classe e 15° assoluto.







8



9



10

## 2° TROFEO SUPERCORTE-MAGGIORE

8. - A Merano, davanti al Kursaal, gentili signore e signorine attendono i concorrenti per offrir loro doni e fiori.
9. - Antonio Cipriani di Taranto, su Fiat 1400.
10. - Renata Angiolini, di Milano, su Volkswagen.
11. - Dorino Serafini (a sinistra) su Aprilia.
12. - Vittoria Maffi (a destra) e la sua passeggera, su Aurelia, uno dei pochi equipaggi solo femminili.
13. - Adriana Manfredi, di Firenze, su Aurelia.

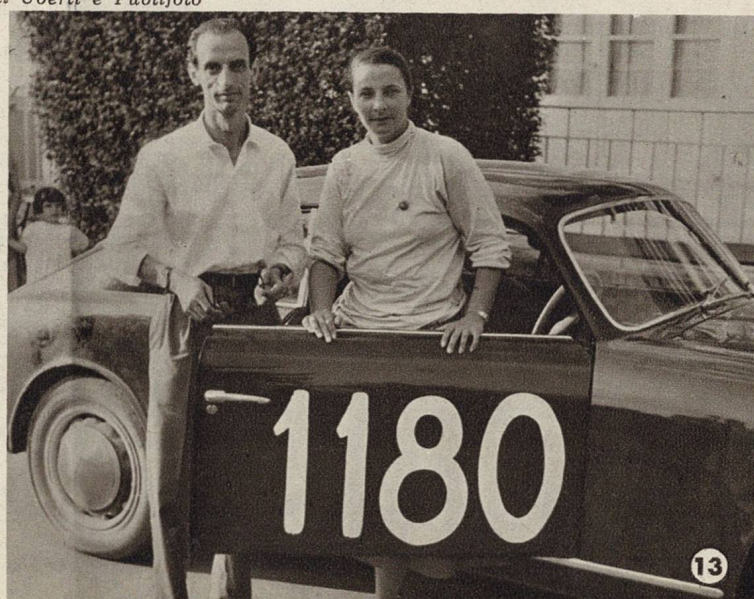


11

Fotografie Franco Degli Uberti e Publifoto



12



13

### Le macchine del G. P. d'Italia

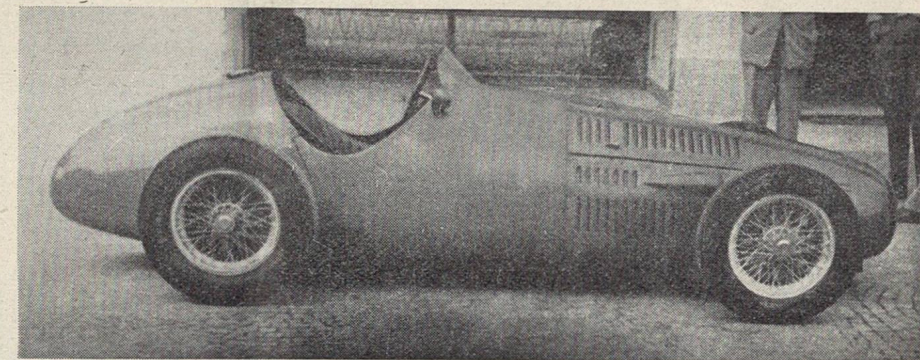
(Continuazione da pag. 20)

altra ditta, la Ray Martin Motors Ltd.

Il motore è un quattro cilindri in linea, 83,5 x 90 mm., di 1936 cc. che rende 168 HP al regime di 6000-6500 giri; due alberi a camme in testa azionati da catena ed albero a gomiti, completamente contrappesato, sopportato da 5 cuscinetti di banco. Lubrificazione a carter secco. Quattro carburatori S. U.

Anche la scatola del cambio, a quattro rapporti, è dell'Alta, ed è in blocco col motore e la frizione, una Borg & Beck è monodisco a secco.

La sospensione è del tipo De Dion al retrotreno, integrata da molle ad elica coassiali agli ammortizzatori idraulici telescopici: per l'avantreno solito parallelogramma deformabile ma con molli elicoidali ed ammortizzatori idraulici.



Questa è la linea della Osca giusto orgoglio dei fratelli Maserati.

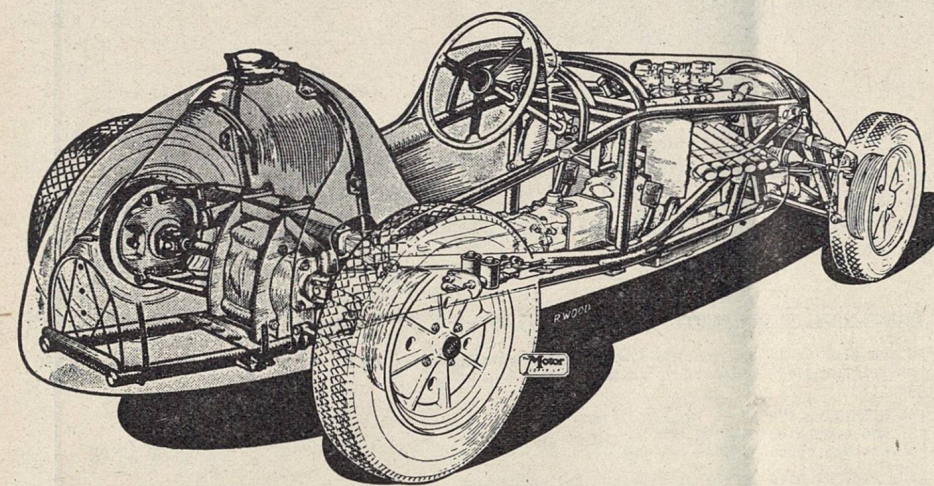
particolare, della camera di scoppio. Caratteristico di questa macchina è il retrotreno (De Dion) con cursore centrale di guida degli scotimenti.

può dire, in quanto gli iniettori sono disposti nei collettori d'aspirazione.

Apparato d'iniezione che è stato collaudato, anche al recente Gran Premio di Germania. Per quanto riguarda il motore diremo che deriva dal motore dell'autovettura britannica *Lea Francis* di 1767 cc. con alberi a camme laterali; ritoccato, alleggerito, portati i valori dell'alesaggio e della corsa a 79 x 100 mm.

La potenza della *Connaught* si ritiene essere intorno ai 160 CV al regime di 6000 giri; mentre il suo peso, a vuoto, è di 570 chilogrammi.

Caratteristica esternamente, per le sue linee tondeggianti e tutt'altro che spiacevoli è notevole anche per la scatola della presa d'aria (una volta alloggiamento dei carburatori) sul lato destro del cofano motore.



Lo spaccato della Cooper Bristol.

Il telaio è a traliccio, rinforzato anteriormente; mentre la frenatura è ottenuta con gli ottimi freni del tipo « a disco » Girling: il diametro di questi dischi è di 268 mm. all'avanti, di 280 al retrotreno e la loro larghezza è di 46 mm.

Passo di 2,19 metri e carreggiata di 1,26: il peso a secco è di 585 Kg.

Il telaio è tubolare con elementi di rinforzo a traliccio.

### CONNAUGHT

Senza dubbio la particolarità più interessante di questa macchina è l'adozione di un'alimentazione combustibile ad iniezione indiretta, se così si

### COOPER - BRISTOL

Tra le numerose mediocri vetture F. 2 approntate dall'industria britannica, la *Cooper Bristol* è da ritenersi la macchina più a punto e più interessante prodotta dall'industrie d'oltre Manica: fra l'altro ci è piacevole ricordare che su tale *Cooper Bristol* « ha fatto le ossa » il simpatico Mike Hawthorn che tanto onore sta facendosi attualmente nella squadra della Ferrari.

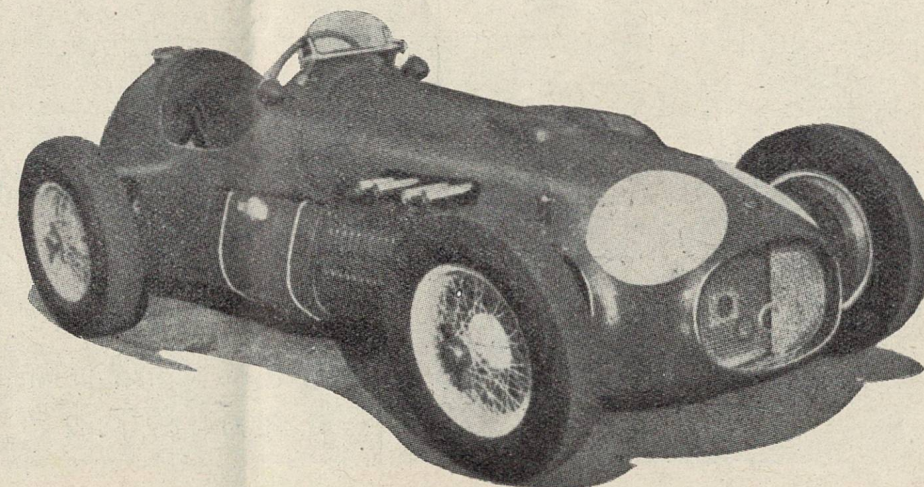
Tornando alla *Cooper Bristol* precisiamo che viene costruita da quei fratelli Cooper che costruiscono, avvalen-

### H. W. M.

Seppur apparsa sin dal 1951, la H. W. M. è un altro esempio di vettura britannica da competizione dovuta alla passione ed alla valentia di un pugno di tecnici e sportivi inglesi, guidati da John Heath fra i quali ricordiamo George Abecassis, Lance Macklin e Peter Collins.

Sulla H.W.M. è montato un motore Alta opportunamente modificato, ferme restando comunque le sue caratteristiche generali, 4 cilindri in linea, 2 alberi a camme in testa nonché le sue dimensioni geometriche: alesaggio e corsa di 83,5 e 90 mm.

Nella sua ultima versione, rende, con un rapporto di compressione 14 : 1, 150 CV a 6500 giri: particolare cura dei costruttori è stata rivolta per la modificazione delle sue parti in movimento (albero a gomiti, bielle e pistoni) e nel ridisegnamento della testata, o più in



La britannica H.W.M. con motore Alta modificato.



# Documentation

## MONDIAL PISTON



Our ref. DS/rt-

Modena, May 18th, 1953

Messrs.

MONDIAL PISTON Co.  
Corso Bramante, 47  
TORINO

### INTERNATIONAL ULSTER TROPHY RACES - 16th May 1953

We are glad to inform you that our Firm has obtained the following classification, in the above mentioned event :

1st MICHAEL HAWTHORN on FERRARI F2 car  
who completes the 167,050 km. in hours 1.12'35",  
average speed 139,162 km./hrs.

Your PISTONS have efficiently cooperated, assuring a perfect running to our car.

We thank you and we send you our best regards.

Telegrammi: Ferrari - Modena - Telefono 40 81 - Casella Postale 232 - Ufficio Maranello - Telefono 94

the world champion amongst pistons

MONDIAL PISTON Co. - Corso Bramante 47 - TURIN

Phones 69.38.00 - 69.09.52

dosi degli ottimi motori da motocicletta britannici da 500 cc., quelle macchinette da corsa per formula 3 che hanno fatto epoca in questa formula di gara.

Per il motore si avvale di un 6 cilindri in linea Bristol (già B.M.W.) ulteriormente spinto e ritoccato: con un alesaggio e corsa di 66x96 mm. il Bristol è senz'altro uno dei motori attuali più « a corsa lunga » che si conoscono. Rapporto corsa/alesaggio - 1,45.

La sua cilindrata esatta è di 1971 cc. ed approssimativamente si ha una potenza di 150 CV al regime, veramente modesto, di 5750 giri.

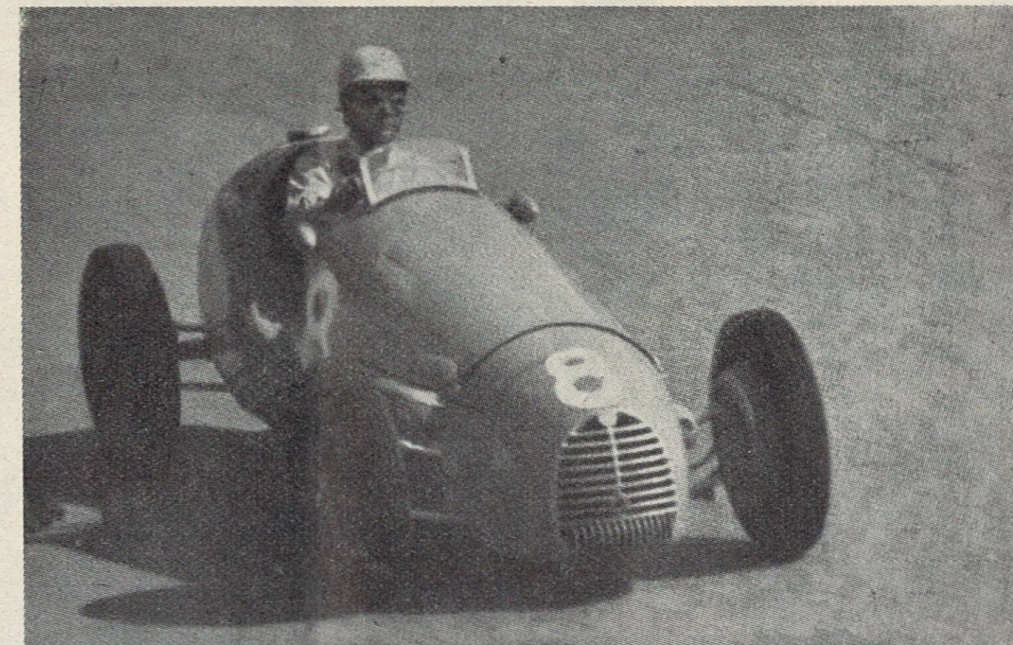
I carburatori sono tre e della Solex: a proposito di questo motore è ritenibile che la A.F.M. di Von Stuck si avvarrà di tale rinomato 6 cilindri. La trasmissione è di concezione ortodossa, ovvero normale sia come disposizione, come realizzazione: frizione monodisco a secco e cambio a quattro velocità in blocco col motore.

Le ruote posteriori sono indipendenti, e pertanto il gruppo differenziale è fisso. Con maggior precisazione possiamo aggiungere che la sospensione posteriore è basata, su di una balestra trasversale disposta superiormente e bracci inferiori, tanto per intenderci, come l'avantreno della nostra Topolino.

Tutti i ceppi freni sono a doppia mascella autofrenante. Sensibilmente leggera (circa 500 Kg.) questa macchina presenta un telaio con configurazione a traliccio.

## GORDINI

Parlare della Gordini come di una macchina francese puro sangue, ci sembrerebbe piuttosto ingiusto, per il semplice ma positivissimo fatto che Amedeo Gordini, creatore ed animatore della omonima Casa, è nato a Bologna, seppur attualmente abbia la cittadinanza francese.



Ecco la Gordini: in essa ripongono le speranze i francesi.

Non solo, ma ha anche affinato e potenziato la sua passione automobilistica al contatto della italianissima Maserati, trapiantando così nella terra francese la fertile capacità del progettista italiano.

Ma ora torniamo alle macchine: dopo di aver costruito una efficiente 1500 cc. 4 cilindri che rendeva la bellezza di 120 CV, Gordini si è cimentato nella più alta ed impegnativa categoria delle 2 litri « Formula 2 ».

Ricalcando le ottime orme, ne è nata così, quasi per magica extrapolazione la Gordini 2 litri 6 cilindri che si è subito imposta all'interessamento dei tecnici e degli appassionati dell'automobile.

Ha un motore del tipo cosiddetto «quadro», vale a dire con alesaggio eguale alla corsa (75 mm.); cilindrata di 1980 cc.; rende all'incirca 160 CV. Come la più piccola « 1500 » quattro cilindri, la

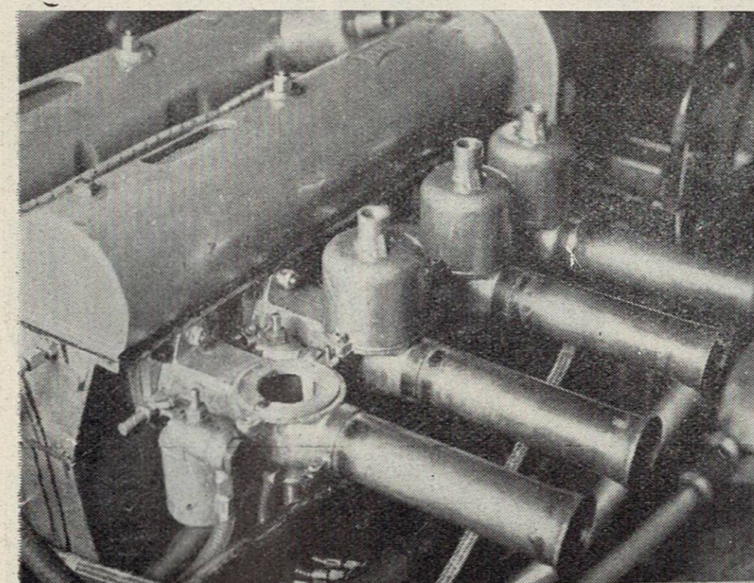
« 2000 » ha una distribuzione ottenuta con due alberi a camme in testa.

Tre carburatori Weber doppio corpo, a flusso orizzontale; albero a gomiti montato su sette supporti di banco.

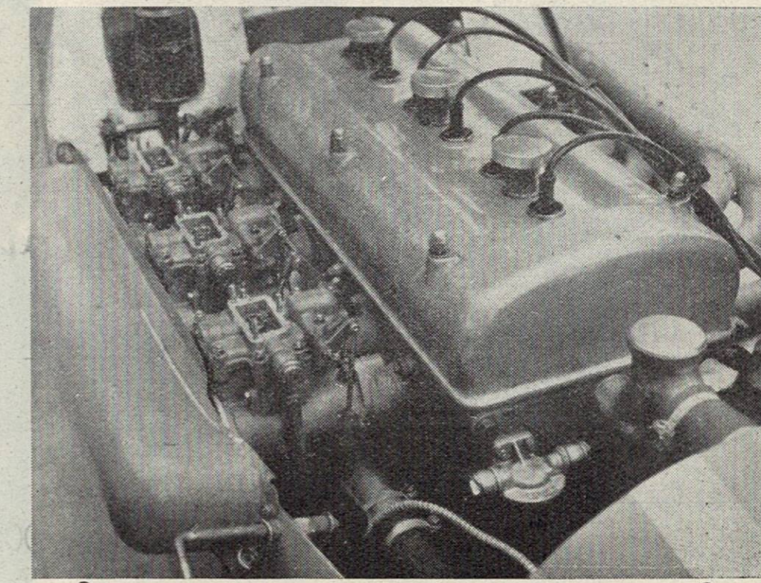
La trasmissione, ed il telaio, la cui robustezza è assicurata da due longeroni tubolari, non hanno nulla di straordinario: una certa originalità risiede nel retrotreno che, del solito tipo rigido a « banjo », è infulcrato al centro, in prossimità del differenziale, è guidato da due parallelogrammi trasversali. Barre di torsione longitudinali rappresentano il mezzo elastico per ambedue le sospensioni.

In questa Gordini 2 litri quello che colpisce maggiormente, è la sua leggerezza (470 Kg.) che le permette di controbilanciare il relativamente basso valore della sua potenza.

G. C. MADARO



I quattro caratteristici carburatori S.U. della Cooper Alta.



Il 6 in linea della Gordini a due alberi a camme in testa.





GOMME **PIRELLI**

# La "Coppa-Intereuropa," degna apertura del G.P. d'Italia

Una corsa che si ripete per la quinta volta senza interruzione con una Formula di gara pressochè identica e che da 4 anni ha adottato una regolamentazione invariata, può senza dubbio aspirare ad un piccolo posto nella schiera delle manifestazioni classiche.

Quindi la Coppa Intereuropa, per i suoi titoli acquisiti ed anche per il merito indiscutibile di aver proposto per la prima un regolamento che ha avuto fortuna, non ha bisogno di una presentazione vera e propria, poichè ormai i meno digiuni di sport automobilistico la conoscono nei suoi aspetti. E proprio fra questi tipici aspetti, ricorderemo che la Coppa Intereuropa ha avuto sempre, fino dalla sua origine, un carattere spiccatamente polemico. Infatti, mentre in origine era stata la prima manifestazione a spezzare il fronte, allora veramente massiccio, della Categoria « Turismo » con il passare delle stagioni ha consolidato il successo della Categoria « Gran Turismo » che è tuttora forte di giovanile vitalità.

Lo scorso anno, presentando la Coppa Intereuropa, dicevamo che essa era destinata a concludere il ciclo della regolamentazione « Gran Turismo » che effettivamente doveva finire con la stagione passata ed essere sostituita da una più generale Categoria « Turismo » atta ad unificare le varie norme facendo tesoro delle esperienze passate. Come è noto, le cose volsero in un modo ben diverso. La chimerica regolamentazione ideale partorita dalla C. S. I. e troppo frettolosamente adottata dalla CSAI, apparve un aborto e le sue vicende furono talmente disgraziate da coinvolgere nel crollo la stessa Commissione Sportiva.

La Categoria « Gran Turismo Internazionale », originata dalla Coppa Intereuropa e da essa potenziata ha ampiamente dimostrato nella stagione corrente le buone ragioni della sua sopravvivenza.

La Coppa Intereuropa, che è la sola manifestazione italiana riservata esclusivamente al « Gran Turismo », sarà dunque la prova del fuoco per questa Categoria che, almeno teoricamente, dovrebbe ancora una volta essere destinata a scomparire dalle scene sportive nel 1954, ma che invece sembra meritare tutt'altra sorte.

Un successo sportivo e tecnico della Coppa Intereuropa, dovrebbe quindi far meditare i reggitori del nostro sport prima di cancellare con un tratto di penna tutto un complesso di realizzazioni e di felici esperienze. Soprattutto pensando che non poche case italiane hanno costruito delle vetture, proprio svolgendo il tema proposto da questa italianissima regolamentazione e con innegabile notevole successo tecnico e commerciale.

Nell'albo d'oro della Coppa Intereu-

ropa brillano ormai nomi di campioni affermati e di giovani che hanno fatto grandi cose. Ricorderemo gli assi milanesi Villoresi e Sanesi, il francese Chiron, l'inglese Macklin e poi ancora i fortissimi Sterzi (attuale recordman assoluto) Anselmi, Bordoni, Capelli, Cornacchia, Scagliarini, Zagato, Stagnoli, Bianchetti, Ammendola, Musitelli, Cornaggia ecc. tanto per nominare soltanto quelli che vanno per la maggiore e che partecipando alla Coppa Intereuropa hanno dimostrato la sua importanza e la bontà della sua Formula.

La corsa del 13 settembre ci darà indubbiamente un interessante paragone con i risultati precedenti, dimostrando i progressi che si sono fatti in una annata di intenso lavoro. Nella classe 750 cc. assisteremo all'ennesimo confronto fra le vetture italiane fra cui spiccano le Fiat-Zagato, e le francesi Panhard, D. B. e forse Renault, confronto che sarà certamente appassionante e condotto con estremo impegno.

La classe 1100 cc. sostituirà la classe 1500 cc., data l'assenza di costruzioni italiane di questa cilindrata, e qui vedremo le più recenti edizioni specializzate della ormai celebre Fiat « 103 » lanciarsi per la prima volta in una competizione velocistica per eccellenza.

Naturalmente ancora più emotivi saranno gli incontri prevedibili nelle classi maggiori. Fra le « due litri » Lancia, Ferrari, Fiat, e, perchè no?,

anche Porsche, dovrebbero essere della partita assieme all'Alfa-Romeo che con le sue « sprint » e « T. I. » (la macchina più discussa e famosa dell'anno!) godrebbe naturalmente i favori del pronostico.

Lancia e Ferrari, attualmente primatista della corsa, dovrebbero dare luogo nella classe massima alla competizione da cui dovrebbe scaturire il vincitore assoluto e probabilmente anche il nuovo record di questa affascinante manifestazione.

Pronostici precisi non esistono in questo momento e la corsa che inaugurerà la grande giornata monzese, manterrà ancora una volta la sua simpatica tradizione di prova eminentemente sportiva e destinata soprattutto ai « puri » del nostro sport, anche (la eccezione conferma la regola!) le sue speciali attrattive e le sue conseguenze commerciali, possano determinare la partecipazione di campioni titolati assistiti dalle case con qualche cosa di più di semplici sguardi benevoli!

In tutto degna dunque di essere disputata davanti al pubblico delle grandi occasioni ed in concomitanza con la massima corsa della stagione automobilistica italiana, questa nostra Coppa Intereuropa che l'Automobile Club di Milano ha voluto simpaticamente mantenere viva nella sua tradizione quinquennale.

< NIBBIO >

## Gli iscritti coi numeri di corsa

- CLASSE I - fino a 750 cmc.
  1. MUSITELLI F. - Dyna Panhard 750
  2. RONZONI G. - Dyna Panhard 750
  3. SILVA T. - Dyna Panhard 750
  4. GUARNIERI M. - Fiat Zagato 750
  5. LIPPI R. - Fiat Zagato 750
  6. MONTEVERDI P. - D.B. Zagato 750
  7. X. X.
  8. GUIDETTI C. - Dyna Panhard 750
- CLASSE II - da 751 a 1100 cmc.
  9. FEZZARDI O. - Fiat 1100
  10. RANDACCIO O. - Fiat 1100
  11. POILUCCI P. C. - Fiat Zagato 1100
  12. MARTINENGO F. - Fiat Zagato 1100
  14. ZAGATO E. - Fiat Zagato 1100
  15. FUSAR POLI A. - Fiat Zagato 1100
  16. X. X.
  18. BRANCA A. - Fiat 1100 S
  19. GIAMBERTONE M. - Fiat 1100/103
  20. STEFANI U. - Cisisalia 202
  21. ALBARELLO F. - Fiat 1100/103
  22. MANTORI A. - Cisisalia 202
  23. BORGHESI T. - Fiat 1100 S/G.T.
- CLASSE III - da 1101 a 2000 cmc.
  24. MUSITELLI G. - Ferrari 2000
  25. MORONI B. - Alfa Romeo 1900
  26. GARUFFI E. - Alfa T. I. 1900
  27. DAL MONTE D. - Aurelia B. 20
  28. PIPERNO U. - Aurelia B. 20
  29. ZAFFERRI A. - Alfa R. 1900
- CLASSE IV - oltre 2.000 cc.
  30. PAGANI A. - Fiat 8 V/2000
  31. BERTOJA G. - Alfa Romeo 1900
  32. DELLA BEFFA A. - Alfa Romeo 1900
  33. SIMONTACCHI F. - Alfa Romeo 1900
  34. LUGLIO C. - Alfa Romeo 1900
  35. MANTOVANI S. - Alfa Romeo 1900
  36. SANESI C. - Alfa Romeo 1900
  37. X. X.
  38. RICCI M. - Alfa Romeo T.I. 1900
  39. « IVANHOE » - Alfa Romeo sprint
  40. « SARACENO » - Alfa Romeo 1900
  41. BERTANI F. - Alfa Romeo 1900
  42. POZZATO A. - Aurelia B. 20
  43. X. X.
  44. LETO DI PRIOLO C. - Fiat 8 V 1900
  45. SUTTI A. - Alfa Romeo 1900 T.I.
  46. COLOCCI Vittorio - X
  48. TARANA G. - Aurelia B. 20
  49. FREDDI G. - Alfa Romeo 1900 T.I.
- CLASSE V - oltre 2.000 cc.
  50. X. X. - Ferrari
  51. STAZZI A - Ferrari 2560
  52. CORNACCHIA F - Ferrari 2560
  53. PIOTTI L. - X.
  54. DELLA CHIESA P. - Aurelia B. 20
  55. MANGANO Bruno - Ferrari
  56. BIAGIOTTI O. - Aurelia B. 20
  57. MANZON R. - Lancia
  58. CASTELLOTTI E. - Lancia
  59. PALMIERI P. - Lancia
  60. ANSELMI E. - Lancia





*Il ritorno della gloriosa  
Maserati alle corse . . .*

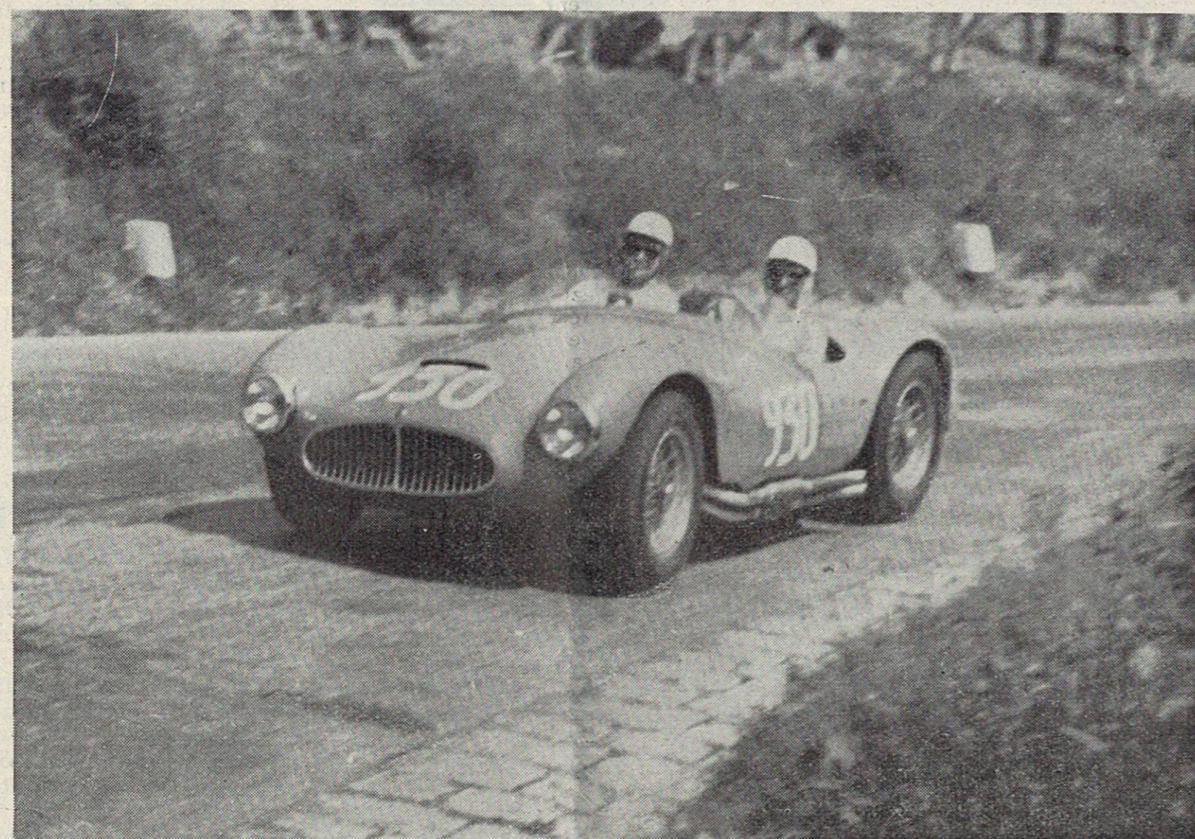


Foto GALASSI - Montalcino

Musso su Maserati  
vincitore assoluto  
del V Giro dell'Umbria

**Soc. ALFIERI MASERATI**

**MODENA - VIA CIRO MENOTTI, 322 - TELEF. 34-51**

## Manuel Fangio col "Disco Volante" dell'Alfa Romeo si aggiudica la vittoria nel 1° G. P. Supercortemaggiore, disputatosi sul durissimo circuito di Merano, dopo uno strenuo duello con Bonetto-Lancia

Merano ha vissuto, il 6 settembre scorso, la sua gran giornata sportiva automobilistica. Il nome di Merano, di questa vera Perla dell'Alto Adige, di questa città riposante e ridente, è legato alla storia dello sport italiano soprattutto, se non unicamente, attraverso l'ippica per via del suo impareggiabile Ippodromo di Maia ove, annualmente, si disputa quella corsa collegata alla lotteria dei milioni che è la erede diretta della non dimenticata Lotteria di Tripoli ove però la fortuna non era legata alle falcate degli agili quadrupedi ma bensì al vorticar delle ruote dei nostri bolidi.

Dal 6 settembre scorso però un nuovo motivo di interesse si è concentrato sul nome della città termale e questo motivo è dato dal « I Gran Premio Automobilistico Supercortemaggiore » ivi organizzato dall'Ufficio corse dell'A.G.I.P. in collaborazione con gli Automobil Club di Milano e di Bolzano, manifestazione questa che, come il « Trofeo Regolaristico Supercortemaggiore », dovrebbe divenire tradizionale nel Calendario italiano.

Uno spettacolo di questo genere deve essere risultato del tutto nuovo per i Meranesi usi solo ad essere chiamati ad assistere ai passaggi delle varie, e troppe, gare di fondo che nel periodo estivo si avvicendano sulle strade di quella zona e che oramai hanno dimenticato le superbe edizioni di quella impareggiabile gara che fu la salita dello Stelvio che, seppure organizzata dall'A. C. Milano nell'anteguerra e sviluppatasi alquanto lontano, era pur sempre la gara più direttamente collegata con la caratteristica città altoatesina.

Non dimentichiamoci però che, giusto una ventina d'anni or sono, Merano ebbe ad ospitare, sulle sue strade, quel circuito su cui si disputava l'ora di velocità che concludeva la Sei Giorni Motociclistica Internazionale, manifestazione in cui l'industria motociclistica italiana ottenne indimenticabili trionfi e che nel 1931 e 1932 venne organizzata dall'Italia ed ebbe sede a Merano, centro ideale per manifestazioni di quel genere.

L'A.G.I.P. ha fatto quanto era possibile per dar vita ad uno spettacolo di primordine così come per allestire una prova squisitamente tecnica e bene ha fatto dedicando questo suo I Gran Premio alle vetture della Categoria Sport, categoria questa attualmente in auge per l'interesse che ad essa vanno sempre più dimostrando le nostre Case.

All'invito dell'A.G.I.P. hanno infatti risposto sia la Alfa Romeo che la Lancia e la Maserati e se la Ferrari non è intervenuta ufficialmente non sono però mancati i suoi rappresentanti ufficiosi scesi in buon numero. I quadri sono poi stati completati dalla Gordini e dalla

O.S.C.A. sicché nella classifica finale, caso forse più unico che raro, si sono piazzate nei primi cinque posti ben cinque marche diverse.

Qualche riserva si potrebbe avanzare sulle caratteristiche del circuito prescelto che, se ha incontrato le simpatie della gran parte dei concorrenti per la sua ininterrotta sinuosità, e per cui esige l'impiego di vetture che potessero erogare notevole potenza già a basso regime, d'altro canto non presentava ai suoi bordi nessuna fascia di sicurezza, contenuto com'era tra abitati, muri di poderi, frutteti densissimi e paracarri talché l'uscire di strada senza conseguenze sarebbe stato del tutto impossibile ed i fatti purtroppo lo hanno dimostrato. Anche i sorpassi si presentavano assai problematici su questo tracciato per via della sua sinuosità e ristrettezza ad eccezione del rettilineo del traguardo, fiancheggiante l'Ippodromo, ed un altro breve rettilineo, a carreggiata non eccessivamente larga però, tra Merano e Sinigo.

Tanto per focalizzare l'argomento diremo subito che il percorso di gara preso

l'avvio, come abbiamo visto, dalle adiacenze dell'Ippodromo dei Milioni, sposava poi la nazionale Merano-Bolzano toccando Sinigo e lasciandola a Postal con una curva ad angolo acutissimo, superava l'Adige e per Lana di Mezzo raggiungeva l'abitato di Lana di Sopra e di qui, percorrendo la strada delle Palade, per Cèrmes si riportava verso Merano superando, prima di imboccare il rettilineo del traguardo nuovamente l'Adige e sovrappassando — a mezzo di un nuovo cavalcavia appositamente costruito (salutiamo con vivo piacere tutte le opere fisse che vengono poi ad avvantaggiare tutta la comunità) — la linea ferroviaria Bolzano-Merano-Malles Venosta proprio a monte della Stazione di Maia Bassa.

Su questo percorso, dello sviluppo di Km. 18 circa, sono stati totalizzati attraverso 15 giri Km. 270 circa. Circuito naturalmente chiuso al traffico e sorvegliato da ingenti forze dell'ordine richieste di proposito numerose in previsione della grande affluenza di pubblico che si sarebbe registrata, sia per lo spettacolo inusitato da quelle parti sia perchè esso



Cordialissima la stretta di mano che si sono dati il vittorioso Fangio e lo sfortunato quanto valoroso Bonetto alla fine della riuscitissima gara. Alle spalle di Fangio, Consalvo Sanesi che dal ruolo di protagonista ha dovuto ripiegare a quello di spettatore