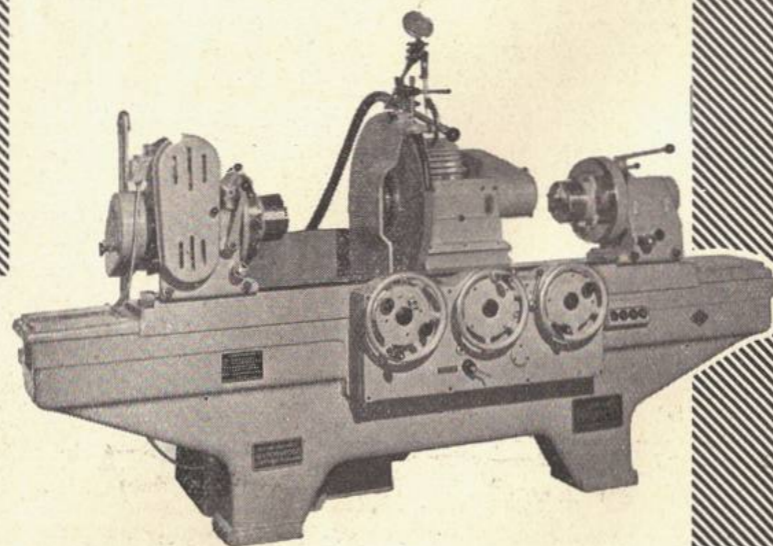
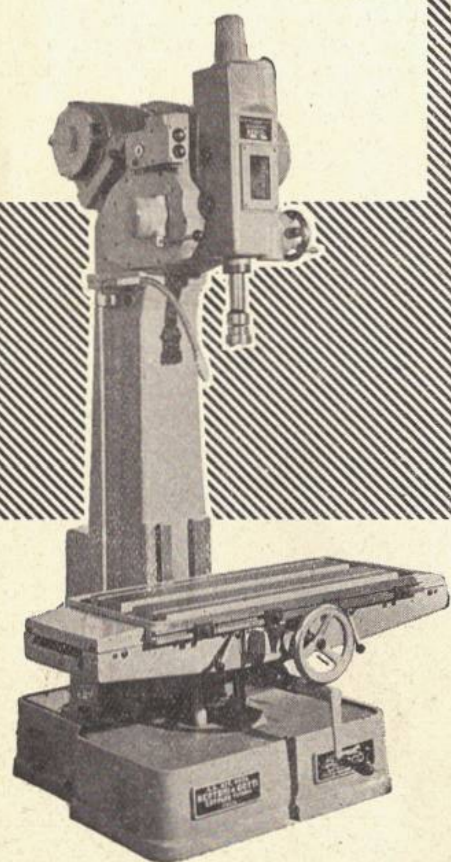
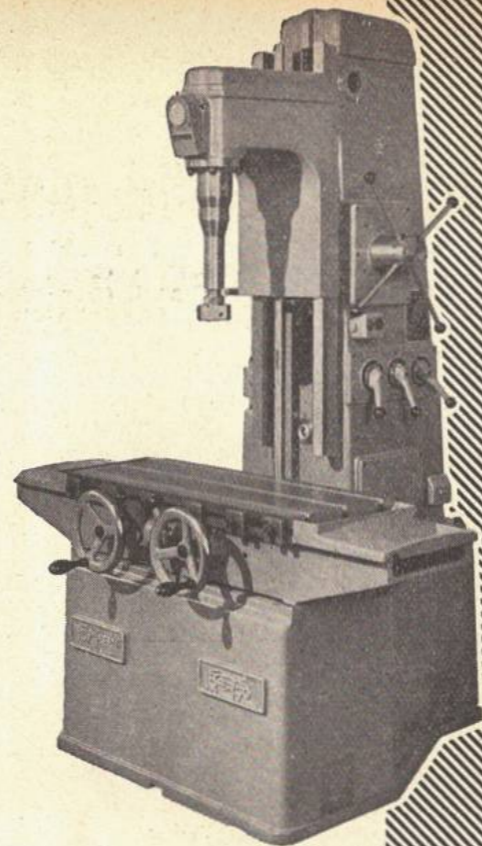


BERCO

**Macchine e
attrezzature
per la riparazione
degli autoveicoli**



S. A. OFF. MECC. BERTONI & COTTI Sede: MILANO - Corso Sempione, 32
Stabilimenti: C O P P A R O (Ferrara)

In lizza sulla pista di Modena per i campionati sociali di Bologna, Mantova, Forlì e Ravenna

L'Automobile Club di Bologna, in unione a quelli di Mantova, Forlì e Ravenna ha fatto svolgere sull'Autodromo di Modena, domenica 9 ottobre, il proprio Campionato Sociale.

La manifestazione effettuata sotto gli auspici degli Automobili Club di Bologna e Modena ha raccolto un buon numero di partecipanti alle varie prove svoltesi tutte brillantemente e senza il minimo incidente.

In mattinata si sono svolte le prove preliminari sui tre giri prescritti; queste prove che sono state effettuate in sette batterie, accomunando le macchine di pari cilindrata hanno registrato i tempi migliori con: Orsolan Giancarlo (Fiat 500



Bianchedi Pompeo, che ha fatto registrare il miglior tempo assoluto, in azione sulla Fiat 8V alla curva « sud » dell'autodromo modenese.

C belvedere) A. C. Bologna in 1'47"3/10, media Km. 75.916; Visentini A.C. Mantova in 1'46"5/10, media Km. 77.992; Morelli Olinto (Fiat 1100) A.C. Bologna in 1'29"3/10 media Km. 93.119; Magri A. C. Mantova in 1'29", media Km. 93.276; Civolani Loris (Fiat 500-C) A. C. Bologna in 1'53"7/10, media Km. 72.949; Cussini Lanzo (Fiat 600) in 1'38"9/10, media Km. 83.939; Bassini Giobatta (Fiat 1100) A. C. Bologna in 1'39", media Km. 83.854; Grandi Renzo (Fiat 1100 TV) A. C. Bologna in 1'32"2/10, media Km. 90.039; Bauer Hans (Porsche Super) A. C. Bologna in 1'24"5/10, media Km. 98.243; Bianchedi Pompeo (Fiat 8-V) A. C. Bologna in 1'20"7/10, media Km. 102.791.

Nelle prime ore del pomeriggio si sono iniziate le varie prove, alla presenza di un folto pubblico che ha gremito la tribuna e si è disperso ovunque, seguendo le gare con vivo interessamento. Nella prima Batteria, alla quale partecipano otto concorrenti dei quali 3 della sottoclasse fino a 600 cmc. e cinque della classe fino a 750 cmc. prendono rispettivamente la testa e la terranno sino al termine Orsolan Giancarlo e Cussini Lanzo, entrambi dell'Automobile Club Bologna, e che saranno i primi due campioni laureati. Per lo Automobile Club di Mantova risultano invece campioni rispettivamente Trazzi e Visentini mentre per l'Automobile Club Forlì risultano Angelini e Lombardi.

Nella seconda Batteria, alla quale partecipano gli appartenenti alla sottoclasse fino a 1100 cmc. della categoria Turismo Serie normale, è De Bernardinis Antonio dell'A.C. Bologna che si insedia in testa e vince abbastanza comodamente con una cinquantina di metri sul ravennate Baldi. Fino al quarto giro sono in seconda e terza posizione i bolognesi Morolli e Bevilacqua che al giro successivo sono costretti al ritiro; così pure si deve dire di Rangoni di Man-

tova che all'ottavo giro si ferma definitivamente ai box.

Risultano così campioni rispettivamente per gli Automobili Club di Mantova, Forlì e Ravenna i concorrenti Mazzola, Vitali, Baldi.

Nella terza batteria, riservata alla sottoclasse fino a 1100 cmc. e classe oltre 1300 cmc prendono la partenza sei concorrenti. Balza in testa il mantovano Magri seguito da vicino dal bolognese Pareschi e dal forlivese Lombardi e dai mantovani Villani e Camurri.

Al quarto giro è però già primo Pareschi, che ha già guadagnato oltre 300 metri al rivale e che continua così, indisturbato, ed aumentando il suo vantaggio fino alla fine.

Magri di Mantova ed il forlivese Lombardi sono i due campioni della categoria per gli Automobili Club delle loro province.

La quarta batteria è riservata alle macchine Turismo Serie Speciale delle sottoclassi fino a 600 cmc. e della classe fino a 750 cmc. Sono sei i partenti in testa ai quali balza nuovamente al comando Lanzo Cussini, affermatosi precedentemente nella stessa classe fino a 750 nella categoria Turismo di serie normale. Anche in questa prova e valendosi di una classe veramente scintillante, conduce a piena andatura tanto da pervenire alla fine con un giro di vantaggio sul secondo classificato. Per la sottoclasse fino a 600 cmc.; risultano campioni Civolani per l'A. C. Bologna, Azzali per l'A. C. Mantova e Franchini per l'A. C. Forlì. Nella classe fino a 750 il forlivese Bosi è stato costretto al ritiro.

Nella quinta batteria sono raggruppati i concorrenti con macchine da Turismo Serie Speciale, sottoclasse fino a 1100 cmc. I partenti sono sei e la testa è presa da Pizzi di Forlì.

Le posizioni assunte dai concorrenti restano immutate fin dopo il quinto giro. In prossimità del sesto, il forlivese Pizzi che stava per superare il bolognese Frascari, sulla curva che immette al rettilineo di arrivo, aveva uno scarto che faceva sbandare la vettura ed era costretto, quasi a fermarsi. Ne approfittavano gli inseguitori che lo superavano ed in particolare Grandi che lo precedeva al traguardo d'arrivo.

Risultavano quindi campioni per l'Automobile Club di Bologna Grandi Renzo e per l'A.C. Forlì Angelini.

Nella sesta Batteria prendono la partenza le macchine Gran Turismo di Serie - classe fino a 1300 cmc. I partenti sono sei ma soltanto cinque partono poiché il forlivese Ceccaroni, resta al « palo ». Prende la testa Bauer seguito subito a ruota dal forlivese Gorza. I due concorrenti si allontanano dagli altri che seguono a distanza ed in gruppo



Dopo la vittoriosa prova Bianchedi riceve dal conte Pignatti, presidente dell'Automobile Club di Modena, l'artistico trofeo.

e l'insistenza di Gorza è così pressante che Bauer al terzo giro e sempre nella curva menzionata più sopra sbanda e Gorza riesce a passare.

Il forlivese continua nella sua azione e termina così, in bellezza, mentre gli altri giungono lontani. Risultano così campioni dei rispettivi Automobili Club: Bauer, Gorza, Alberini.

Nella settima batteria sono raggruppate le rimanenti macchine del Gran Turismo di serie e le macchine della categoria Sport. I partenti sono otto e prende la testa la 8-V Fiat di Bianchedi seguito da Zerbini. Al primo giro è in terza posizione Randi che però al quarto è superato da Marengi, quinto è Fantuzzi, seguito dagli altri. L'arrivo di Bianchedi che è il vincitore assoluto della prova, con la sua media a cavallo dei cento chilometri orari è accolta calorosamente dal pubblico che lo acclama.

Ha termine così una bella giornata automobilistica che in partenza non faceva certamente presumere il successo ottenuto, spettacolare e tecnico.

Ottima l'organizzazione, che si è valsa di un circuito permanente e non ha dimenticato nulla nel campo organizzativo tanto da superare brillantemente tutte le necessità sopraggiunte e da conseguire il più brillante dei successi.

Il Dott. Fernando Assirelli, che è stato un Direttore di gara impareggiabile e sicuro, può porre questa gara fra le più belle da lui dirette.

Erano presenti, con a capo il Comm. Gio. Batta Berardi, Presidente dell'Automobile Club Bologna ed il Conte Pignatti, presidente dell'Automobile Club Modena, le maggiori gerarchie degli A.C. di Forlì, Ravenna e Mantova.

ENCA

Le classifiche:**CATEGORIA TURISMO SERIE NORMALE**

Sottoclasse fino a 600 cmc.: 1. Orsolan Giancarlo (Fiat 500 C belvedere) A. C. Bologna in 18'09"8/10, media Km. 77.987; 2. Trazzi A. C. Mantova in 18'41"7/10; 3. Angelini A. C. Forlì in 19'05"7/10.

Classe fino a 750 cmc.

1. Cussini Lanzo (Fiat 600) A.C. Bologna in 17'38"5/10, alla media di Km. 78.404; 2. Visentini A. C. Mantova in 17'50"2/10; 3. Zamparelli A. C. Bologna in 17'56"5/10; 4. Lombardi A. C. Forlì in 18'24"3/10; 5. Golinelli Dario A. C. Bologna in 18'52"1/10.

Sottoclasse fino a 1100 cmc.:

1. De Bernardinis Antonio (Fiat 1100) A. C. Bologna in 15'14"8/10, media oraria di Km. 97.105; 2. Baldi A. C. Ravenna in 15'18"1/10; 3. Vitali A. C. Forlì in 15'44"3/10; 4.

Mazzola A. C. Mantova in 15'58"8/10; 5. Genovese A. C. Mantova in 15'58"8/10; 5. Genovese A. C. Mantova in 16'06"3/10.

Ritirati: Bevilacqua A. C. Bologna, Morelli O. A.C. Bologna, Rangoni A. C. Mantova.

Sottoclasse fino a 1300 e classe oltre 1300 cmc.:

1. Pareschi (Alfa Romeo T.I. 1900) A.C. Bologna in 14'48" e 5/10, media oraria di Km. 93.396; 2. Magri (1. della 1300) A. C. Mantova in 14'54"2/10; 3. Lombardi A. C. Forlì in 16'24"2/10; 4. Villari A. C. Mantova in 16'30"6/10; 5. Camurri A. C. Mantova in 16'32"3/10; 6. Guindolini A. C. in 17'12"2/10.

CATEGORIA TURISMO SERIE SPECIALE

Sottoclasse fino a 600 cmc.

1. Frascini A. C. Forlì in 18'27"5/10, media oraria Km. 74.985; 2. Azzali A.C. Mantova in 18'28"4/10; 3. ex aequo Civolani Loris (Fiat 500/C) A.C. Bologna e Moretti A.C. Mantova in 19'40"3/10.

Classe fino a 750 cmc.

1. Cussini Lanzo (Fiat 600) A.C. Bologna in 16'28", media Km. 84.

Ritirati: Dosi dell'A.C. Forlì.

Classe fino a 1100 cmc.:

1. Angelini A.C. Forlì in 15'27"5/10; 2. Grandi Renzo A.C. Bologna 15'33"8/10; 3. Pizzi A.C. Forlì 15'55"7/10; 4. Bassini Gio. Batta A.C. Bologna 16'09"6/10; 5. Frascari Ario A.C. Bologna 16'26"3/10 (9 giri).

Ritirati: Casali A.C. Mantova.

CATEGORIA GRAN TURISMO DI SERIE

Classe fino a 1300 cmc.

1. Gorza A.C. Forlì in 14'01"5/10, media Km. 98.650; 2. Bauer Hans A.C. Bologna 14'05"3/10; 3. Zucchelli Vittorio A.C. Bologna 14'33"7/10; 4. Franchi Guglielmo A.C. Bologna 14'34"8/10; 5. Alberini A.C. Mantova 14'47"1/10.

Classe promiscua:

1. Bianchedi Dott. Pompeo (8-V Fiat) A. C. Bologna, in 13'55"2/10, media Km. 99.388; 2. Zerbini Adriano (Sport 750) A. C. Bologna 14'01"6/10; 3. Marengi (G.T.S. oltre 2000) A.C. Mantova 14'08"1/10; 4. Randi (T.S.S. oltre 1300) A.C. Ravenna in 14'09"1/10; 5. Fantuzzi Mario (G.T.S. fino a 2000) 14'28"1/10; 6. Spagna (G.T.S. oltre 2000) A.C. Mantova 14'29"7/10; 7. Malaguti Romano (Sport 1100) A.C. Bologna 14'38"2/10.

Titirati: Gamberini Fernando A.C. Bologna.

Il giro più veloce è stato compiuto dal concorrente Bianchedi dott. Pompeo (Fiat 8 V) in 1'21"5/10, alla velocità oraria di Km. 101.985.

Il polemico terzo Giro d'Australia

Per la terza volta consecutiva il « Rex Service » ha organizzato questa colossale gara di regolarità, certamente la più difficile del Mondo, per un giro di Km. 16.900 nel senso contrario a quello delle sfere dell'orologio tutt'intorno al Continente Australiano.

Partenza ed arrivo a Sidney. Premi per un valore di 13 milioni di lire italiane.

I concorrenti dovevano realizzare una media oraria di 60 Km. affrontando ogni specie di terreni, strade, piste e guadi e, quel che è peggio, tutti i climi, trovandosi l'Australia all'incirca tra i 10 ed i 40 gradi di latitudine sud. Quest'anno si doveva seguire un nuovo tratto di strada sulle coste orientali tra Townsville e Cairns in una regione in cui i molti fiumi da passare a guado, sono infestati da cocodrilli di una specie la più feroce. Il peggio si ebbe nell'ultima delle 17 tappe, quella tra Melbourne e Sidney in cui parte

dei concorrenti finirono erroneamente in zona acquitrinosa e per tal fatto non si tenne conto, per quelle giornate, dei punteggi di penalizzazione.

La grande difficoltà della gara risulta primariamente da queste due cifre: 176 partiti e 63 arrivati e poi dallo stato in cui questi 63, uomini e macchine sono giunti al traguardo.

La lunghezza del percorso e la grande diversità delle singole tappe con la disparità dei criteri dei controlli hanno generato critiche e reclami in gran numero per cui gli organizzatori non hanno creduto di designare subito il vincitore e quindi con grave disappunto delle varie ditte che erano pronte a sfruttare la vittoria a vantaggio dei loro prodotti. La pubblicità non fatta al momento quando l'entusiasmo e l'attenzione delle masse è ancora vivo, non ha più valore e non vale più la pena di spendere quattrini.

Ad ogni modo ai primi tre posti si troverebbero la « Vanguard » del sig. Brooks e le due « Volkswagen » dei signori Whitehead e Perkins.

Anche tra i primi si troverebbe la « Ford » del sig. Murray, il vincitore dello scorso anno, e la « Peugeot 203 » del signor Kenndy. Si ricorda che una « Peugeot » vinse la prima edizione del Giro ed un'altra nella seconda si classificò al secondo posto.

A seguito tanto delle difficoltà incontrate dai concorrenti di quest'anno e delle aspre critiche si dice che il Giro non verrebbe più organizzato.

Stando alle ultime notizie il primo presunto vincitore Kennedy su Peugeot sarebbe stato squalificato a seguito di molti reclami sporti contro di lui e la classifica sarebbe allora comandata dal giornalista australiano Laurie Whitehead (Volkswagen) seguito da Perkins, Brooks, Hayes e Kennedy.

Notiziario Sportivo

Non si poteva pensarci prima?...

Ormai la Targa Florio è passata alla storia, ma altrettanto è passata alla storia una « topica » in cui è caduta la CSAI che di simili... incidenti proprio non aveva bisogno!

E' noto infatti che a poco più di 8 giorni dalla corsa, la CSAI ha abolito due classi che erano regolarmente previste, ossia la 750 cc. sport e la 1300 cc. Turismo Speciale.

Lo stesso Presidente della CSAI, assalito a Torino al convegno dell'ANCAI dagli interessati delusi, ha confessato di aver emesso questo decreto perchè allo ultimo momento si era reso conto che la strada non poteva essere tempestivamente allargata nei punti dove ciò era indispensabile!

Molti bene informati ritengono invece che questo « decreto di espulsione » sia stato invece « energeticamente suggerito » da Neubauer direttore di corsa della squadra Mercedes, giustamente preoccupato del grave problema dei sorpassi sul tortuoso circuito delle Madonie.

Ora noi siamo perfettamente convinti dell'opportunità di aver eliminato da una corsa come la Targa Florio, titolata per il Campionato Mondiale e dove tanti interessi erano in giuoco, le vetture delle classi 750 cc. sport e della 1300 cc. Turismo speciale, e magari ne avremmo eliminata anche qualche altra, ma pensiamo che la CSAI avrebbe dovuto fare più tempestivamente senza aspettare... eventuali imbeccate estranee e soprattutto senza mettersi nella purtroppo abituale ed antipatica posizione di dover rimangiarsi quello che aveva appena approvato.

A Le Mans ed al T.T., i catastrofici incidenti che conosciamo sono accaduti tutti in fase di sorpasso ed era evidente che ci si doveva preoccupare più che mai di limitare i sorpassi al minimo e di aumentarne la sicurezza. Non ci voleva molto a capire che per esempio sul rettilineo di Buonfornello ci sarebbero state velocità massime differenti fra loro di oltre 120 Km. all'ora con tutti i gravissimi rischi connessi ed era meglio pensarci prima ed evitare di far spendere a molti appassionati ed a case interessate parecchie centinaia di migliaia di lire, spedire le macchine, perdere tempo a fare dei piani per poi vedere tutto andare a catafascio.

Non basta la buona volontà da tutti riconosciuta per far sempre perdonare delle « gaffe » che danneggiano cospira-

cui interessi e non danno certamente lustro alla fama della CSAI la quale dovrebbe essere come la Moglie di Cesare!

Nibbio

A Pucci, su Ferrari 2000, il miglior tempo nella Coppa Nissena

Eccellenti risultati tecnici si sono registrati alla settima edizione della Coppa Nissena, manifestazione automobilistica in salita, valevole per il Trofeo della Montagna. Il vincitore Antonio Pucci, favorito numero uno della vigilia, ha infatti migliorato sensibilmente il tempo primato della corsa che resisteva dal 1951. Con la lotta, divampata subito nel tentativo di contrastare la azione decisiva del forte pilota della Ferrari « Mondial » anche le medie delle varie categorie sono state notevolmente abbassate, dando luogo quindi ad una corsa rapida e senza respiro dalla partenza all'arrivo.

Dei 54 iscritti, 40 concorrenti hanno preso il via per la dura lotta sui dieci chilometri del percorso, affollatissimo di sportivi e di appassionati convenuti a Caltanissetta da tutti i centri della provincia.

Dalle prime segnalazioni, giunte al traguardo appare chiara la serrata gara affrontata subito dai favoriti. Il primo pilota che raggiunge lo striscione d'arrivo con un tempo da primato è Ciolfi, il campione italiano della 1100 cmc., con un bel 7'18"2 equivalente alla me-

dia di Km.h. 82.154. Il tempo della Fiat T.V. di Ciolfi viene migliorato dalla Alfa Romeo 1900 di Bacci con 7'11"1.

Nella categoria Sport, Tinazzi e Siracusa, rispettivamente con la Ermini e la Stanguellini, si aggiudicano i primati delle classi fino a 750 e fino a 1100 cmc. dando luogo a interessanti confronti con avversari che si sono battuti con il massimo impegno e che l'ordine d'arrivo classifica ai posti d'onore.

Con questa vittoria il giovane Pucci vede premiata la sua passione e la sua combattività apparse sempre esuberanti in ogni gara cui ha partecipato.

Manifestazione, quindi pienamente riuscita anche perchè sostenuta da una organizzazione risultata lodevole in tutti i servizi ed in tutti i particolari. Premio del resto, meritissimo per i dirigenti dell'A.C. di Caltanissetta.

Le classifiche:

CATEGORIA GRAN TURISMO

Classe fino a 750 cc.: 1. Di Pasquale, su Renault, in 8'41"9/10, media Km/h. 68.979; 2. Ginevra Edoardo, Fiat 600 8'53"; 3. Leggio Salvatore Fiat 500, 9' e 11"7/10.

Classe fino a 1300 cc.: 1. Ciolfi, Fiat T.V. in 7'18"2/10, media km.h. 82.154; 2. Parla Giuseppe Fiat T.V. 7'36"9/10; 3. Panepinto Salvatore, Fiat 1100 7'46".

Classe oltre 1300 cc.: 1. Tacci Pasquale Alfa Romeo T.I., 7'11"1/10, media Km.h. 83.507; 2. Arena Salvatore, Lancia Aurelia 7'45"3/10; 3. Peduzzi Anna Maria Alfa Romeo 1900 8'2".

CATEGORIA SPORT

Classe fino a 750: 1. Tinazzi Alfredo

MOSS - COLLINS (MERCEDES) VINCONO LA XXIX TARGA FLORIO



Rinviamo al prossimo fascicolo il servizio sulla 29.a Targa Florio ospitiamo ora questa fotografia scattata subito dopo la conclusione della faticosa gara. Moss-Collins, vincitori con la Mercedes in ore 9.43'14" alla media di km. 96.290 vnegono festeggiati anche dalla mascotte della Targa. A sinistra il promotore e realizzatore della gara, comm. Vincenzo Florio. Fangio-Kling (Mercedes) sono finiti secondi a 4'41"2 e Costellotti-Manzon (Ferrari) terzi a 10'6"4.