

Ovidio Capelli conduce verso la massima affermazione la FIAT 8 V, lungo le difficili strade delle Dolomiti.

Alla "VI STELLA ALPINA" vittoria assoluta della Fiat 8-V con Ovidio Capelli

**Affermazioni di classe della FIAT (Castelli-De Sanctis-Bassetti)
LANCIA (Quadrio) - DYNA PANHARD (Guidetti) - PORSCHE
(Dalla Favera) - JAGUAR (Hertaux)**

Ecco compiuta un'altra memorabile edizione della Stella Alpina.

Ottimi risultati di ogni genere su di uno schema già ampiamente provato e collaudato con fortuna. Numero notevolissimo di partecipanti sebbene minore di quanti avrebbe potuto essere se in questo scorcio di agosto non ci fossero state a ripetizione delle gare durissime di lunga distanza e tutte previste per lo stesso materiale meccanico e per gli stessi guidatori.

Comunque, nei confronti delle 58 vetture da « Turismo » partite nel

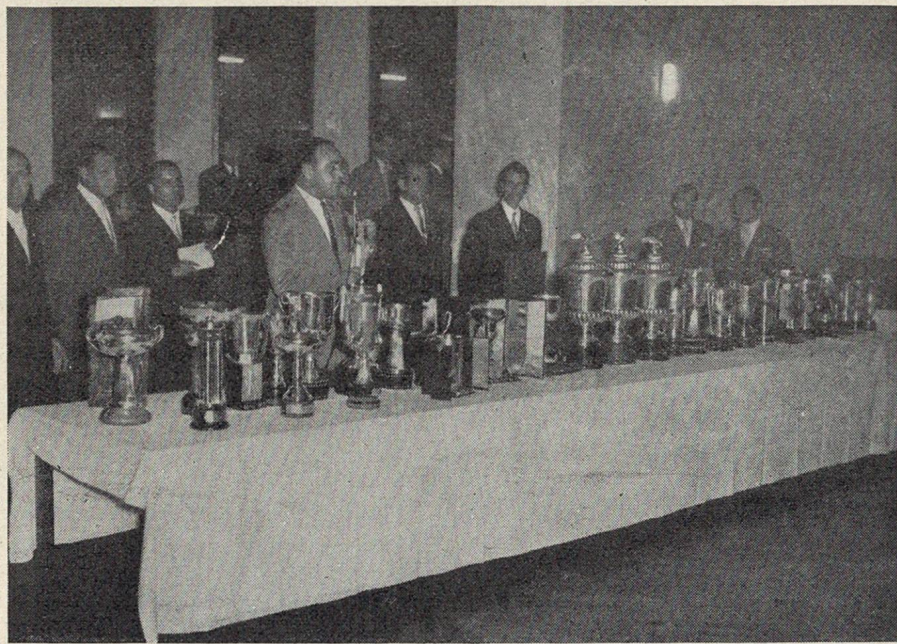
1951 e delle 34 da « Gran Turismo » dello scorso anno, questa volta i concorrenti partiti sono stati 61 nella Categoria Turismo e 34 nella Categoria Gran Turismo e questo numero, date le riserve già fatte, depone favorevolmente sulla riconosciuta consistenza di questa bella manifestazione.

Quasi trascurabile la partecipazione straniera dal lato guidatori, assai forte invece e redditizia, almeno per i colori esteri, dal lato meccanico.

Non staremo qui a ripetere i motivi già noti i quali ci legano alla « Stella Alpina » con un vincolo di

entusiastico consenso. Abbiamo più volte chiamato questa gara col nome de « la più italiana delle gare alpine » ed ancora una volta essa non ha smentito il suo carattere tipicamente agonistico e vitale.

Purtroppo, parallelamente non ha smentito di essere una delle tante competizioni « italiane » di questi ultimi tempi in cui le polemiche più accanite si intrecciano ed in cui gli strali velenosi delle insinuazioni e dei reclami si appuntano ferocemente. E' ben vero che qualche verifica preliminare di vetture è stata fatta



Signorile, come tutta l'organizzazione, anche la cerimonia della premiazione che ha concluso in modo degno la VI Stella Alpina e che ha avuto luogo negli eleganti locali del Grand Hotel Trento, sede del Comitato di gara. Dinanzi ad un pubblico scelto il Sindaco di Trento, Prof. Ducati, ha giustamente esaltato il significato di questa superba, italianissima manifestazione prima di iniziare la consegna della doviziosa raccolta di premi.

troppo superficialmente, ma è altrettanto vero che i nostri « sportivi » dell'ultima leva, dovrebbero preoccuparsi assai più di andare forte e di migliorare le loro prestazioni che di stendere avvocatesche denunce e minacciare scioperi o sanzioni.

Dal lato organizzativo, nulla da dire se non un plauso per la raggiunta perfezione di tutti i servizi. Si tratta di una macchina ormai rodada ed efficiente e tutto va a meraviglia. Dal lato regolamentare, non staremo qui a ripetere i suggerimenti che abbiamo fatto da diversi anni e che gli amici di Trento non hanno inteso applicare, forse temendo che una innovazione anche parziale potesse ledere l'efficienza organizzativa raggiunta. Quest'anno si è eliminata la sosta meridiana, si poteva anche rendere meno... blandito il parco chiuso che ha permesso come sempre delle riparazioni radicali e contrastanti collo spirito della gara, e si poteva anche pensare seriamente al settore notturno.

Ad ogni modo siamo sempre a disposizione degli amici di Trento per vedere di dare alla loro manifestazione un carattere più universale che possa anche allattare una più rappresentativa partecipazione straniera.

Dal lato tecnico diremo che una delle caratteristiche più cospicue che ha non poco collaborato a valorizzare la 6a Stella Alpina, è stata la vittoria assoluta della Fiat V. 8 che O-

vidio Capelli, con pazienza certosina e tenacia encomiabile, attraverso la sua prima stagione di corse, ha portato grado a grado ad essere una vettura oggi davvero generosa e completa, ed in tutto degna della grande affermazione raggiunta.

Il presidente della Scuderia Ambrosiana ha vinto di strettissima misura sul forte Rodenghi, ma ha vinto e questo è quello che conta di più. La Fiat è passata dal crogiuolo della Stella Alpina che non perdona, con tutte le carte in regola, dimostrando di aver raggiunto una efficienza totale in tutti i suoi organi meccanici i quali non sono stati certamente risparmiati. Le Lancia Aurelia su cui si puntavano i favori del pronostico, sono state superate dalla Fiat, d'un soffio quella del trentino Rodenghi (uno dei più forti specialisti di questa competizione) più nettamente le altre. La più spinta ha ceduto per guasto al motore. Peccato che la casa non abbia creduto di presentare le sue macchine ufficiali che avrebbero potuto certamente dare la replica alla Fiat con ben altre possibilità. Comunque gli assenti hanno sempre torto marcio e la Stella Alpina ne è stata la prova migliore.

Clamorosa serie di vittorie straniere in tutte le altre classi della Categoria « Gran Turismo » che per essere la sola internazionale, presentava logicamente il maggior interesse.

Nella classe massima, vittoria della Jaguar sorprendente per regolarità e per tenuta, mentre la prevista vittoria delle Ferrari è svanita per mancanza di preparazione, mancanza probabilmente causata dall'affollamento del calendario più sopra deprecato.

Nelle « 1500 », chiara vittoria delle Porsche che hanno ancora una volta dimostrato che in Italia non abbiamo per ora una macchina da opporre alle celeberrime vetture germaniche in questa classe. Ecco una situazione che merita un attento esame. Che le Porsche vincessero, reclami a parte, era logico e la imponente serie di successi che le snelle vetturine tedesche hanno raccolto in tutto il mondo deponiva favorevolmente per questo previsto risultato.

Altra affermazione interessante quella delle Dyna Panhard che hanno preceduto le Fiat-Zagato dimostrandosi più adatte a queste strade tortuose ed a fondo per lo più ghiaioso.

Nella Categoria Turismo nulla di interessante dal lato tecnico se non la nuova affermazione delle Lancia Aurelia che hanno superato le Alfa Romeo abbastanza nettamente. Anche qui vale il discorso fatto a proposito delle Dyna Panhard. L'Alfa Romeo è probabilmente più veloce delle Lancia ma queste ultime hanno maggiore ripresa e migliore possibilità di impiego sulle strade montane. Lotta di uomini nelle altre classi fra vetture solo teoricamente pari.

Hanno finito la durissima gara 28 vetture « Gran Turismo » e 45 da « Turismo » ossia 73, e questo numero piuttosto alto, depone assai favorevolmente sulla tenuta generale delle macchine presentatesi alla partenza.

Degli uomini, conferma di valori e risultati interessanti in alcuni casi. Il giovane Castelli ha vinto bene nella sua classe dimostrandosi in netto progresso di stile, De Sanctis ha riconfermato le sue note qualità di uomo di fondo mentre Bassetti e Del Torso nella loro classe si sono presi il lusso di precedere un forte avversario come Fambri.

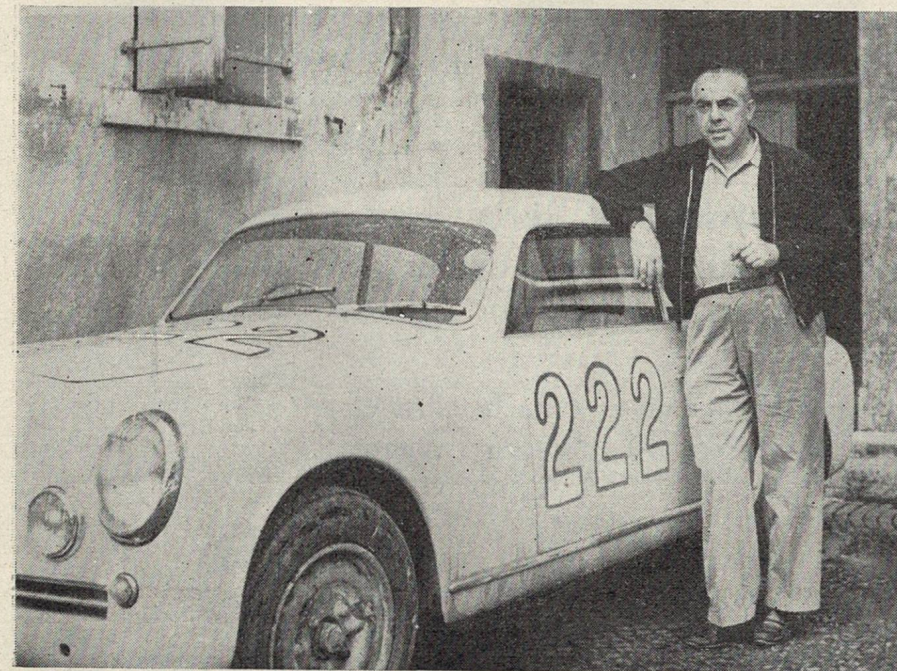
Qudrio ha anche lui notevoli possibilità come Luglio finito assai vicino davanti ad un Croce che conosciamo come pilota di primo piano e che non si è certo risparmiato.

La lotta fra le 750 cc. Gran Turismo ha avuto motivi appassionanti e Guidetti, Giacomelli ed il vulcanico Zafferri sono stati tutti bravissimi.

Nelle 1500 cc. vittoria convincente di Mario Dalla Favera laureatosi campione italiano della sua classe dopo una serie di splendide affermazioni. Commovente la passione e la acrobatica capacità dell'austriaco Mathè che, nelle condizioni che tutti sanno, ha ottenuto dei successi sbalorditivi fra cui la vittoria assoluta al Bondone.

La lotta accanita e drammatica fra Ovidio Capelli e Fausto Rodenghi, risoltasi dopo 4 giornate di asperissima gara per soli 6 secondi a favore del duro ed ostinato milanese, ha messo in ombra la gara degli altri Lancisti fra cui si notavano dei nomi altisonanti. Ovidio Capelli, che ha avuto l'amarezza nel 1949 di perdere una Stella Alpina per 3 secondi, questa volta si è rifatto con un margine... doppio! Esigua cosa ma pur decisiva! Capelli ha corso con intelligenza sfruttando la sua preparazione, la sua esperienza ed il suo ragionamento. Rodenghi, il trentino brillantissimo, ha fatto prodigi ma non poteva fare di più ed il suo piazzamento vale una vittoria. Meteorico Alborghetti e bene gli altri tutti che tanto si sono prodigati.

Nella classe massima, Franco Cornacchia non ha potuto colmare il distacco iniziale dovuto a rottura della guarnizione della testata della sua Ferrari ed ha dovuto cedere il passo al francese Hertaux il quale ha corso



Il trentino Fausto Rodenghi è stato il più temibile avversario del vincitore assoluto e la sua classifica al secondo posto, a distanza ravvicinatissima con la Lancia Aurelia, equivale ad una vera e propria vittoria.



Ecco la elegante berlina costruita dalla Carrozzeria Zagato per la FIAT 8-V che nella prova trentina ha dato, alla guida di Ovidio Capelli, la chiara, indiscutibile dimostrazione delle sue grandi possibilità.

ottimamente con una vettura non del tutto adatta alla gara, insinuandosi anche in una posizione assoluta di tutto rispetto.

Una bellissima gara dunque, svoltasi in clima di accanita rivalità e senza incidenti di rilievo.

GIOVANNI LURANI

Le quattro giornate della fasciosa "Stella Alpina"

Si è conclusa la VI riuscitissima edizione della ormai classica gara « senza rivali » nel campo « strada alpine ». Non solo la folta schiera di trentini appassionati e quella non meno numerosa dei villeggianti, hanno segui-

to con interesse vivissimo le fasi della dura battaglia di uomini e di macchine, essendo la Stella Alpina internazionale, ma la sua fama ha varcato le frontiere ed ha interessato tutti gli sportivi d'Italia.

La strenua lotta ingaggiata fra Ovidio Capelli colla nuova Fiat 8 V e Fausto Rodenghi colla Lancia Aurelia ha formato oggetto, dall'inizio alla fine della gara, dei più discussi pronostici circa la vittoria assoluta. Non meno interesse hanno destato la gara della classe 1500 cc. G. T. dove la vittoria era contesa fra Dalla Favera, Mathè e Martinengo e quella fino a 750 cc. vinta da Guidetti colla Dyna Panhard che ha battuto per poco più di un minuto quella di Giacomelli.

Nella categoria Nazionale da Turismo di serie la lotta è stata particolarmente vivace fra Castelli e Zanetti colle 500 C e assai accanita nelle 1100 cc. dove De Sanctis ha avuto il sopravvento sui degnissimi rivali.

Fra le 1400 cc. la lotta svoltasi fra Del Torso, Fambri e Bassetti si è conclusa con la vittoria di quest'ultimo, mentre nella classe superiore il giovane esordiente Quadrio con l'Aprilia è stato imbattibile da una coalizione di esperti.

LA PRIMA GIORNATA

Nella prima giornata i concorrenti dovevano percorrere Km. 428,700. Da Trento essi dovevano salire a Cadine e, attraverso la valle del Sarca raggiungere Riva del Garda, poi Torbole,



fatevi mostrare una valvola della vostra auto

La morchia che vi si è accumulata è prodotta dalla ossidazione dell'olio ed è la causa diretta dell'usura dei cilindri.

Evitate questi inconvenienti aggiungendo un 10% di BARD AHL al prossimo cambio d'olio.

Il BARD AHL, additivo americano sintetico basato sulla formula scientifica dell'attrazione polare, si incorpora nei pori del metallo formando un velo tenacissimo di lubrificante.



BARDAHL



in vendita presso i migliori negozi di autoaccessori, garages e distributori

chiedete l'opuscolo illustrativo a
ARCOM - Firenze Via de' Pucci 11

Eccone i vantaggi:

- 1 riduzione del 75% dell'attrito e del 30% del riscaldamento del motore
- 2 decuplicazione delle proprietà dell'olio
- 3 riduzione del 20% nel consumo d'olio
- 4 minor consumo di carburante
- 5 aumento di potenza del motore
- 6 viscosità costante alle massime e minime temperature e alle più alte pressioni
- 7 prolungamento della vita del motore

Se avete un qualsiasi problema di lubrificazione, interpellateci. Il nostro Ufficio Tecnico potrà aiutarvi a risolverlo.

ammalato seriamente. Anche Bavanelli ha dovuto abbandonare per noie di lubrificazione e Ferrazzi pure per guasti.

Fra le 1100 Tomasi ha vinto il primo tratto a cronometro ma, è stato battuto da Matrullo e De Sanctis nel secondo; il trentino ha tuttavia conservato il suo I posto in classifica. Ottimo pure, in questa giornata, il comportamento di Widmann e quello di Alquati.

Fambri, con la 1400 Fiat ha vinto ambedue i tratti a cronometro, senza peraltro riuscire a superare, in classifica generale, Del Torso. Rangoni che aveva iniziato tanto brillantemente la prova, ha dovuto ritirarsi causa una collisione nella salita di Val d'Ega, dovuta al guasto di un pneumatico anteriore. Pure Di Sambuy ha abbandonato la prova scoraggiato.

Nella Classe oltre i 1500 si è registrata una presa di posizione del giovane Quadrio e del trentino Lubich che hanno battuto tutti nella salita alle Palade, ed una ottima prova di Croce colla Alfa Romeo.

Bene si sono pure piazzati Luglio, che indubbiamente ha delle ottime doti, Bolla, Paon e Caramelli.

Manzini è stato costretto al ritiro per irregolarità nella resa del suo motore.

Nella classe fino a 750 cc. Gran Turismo i due dominatori sono stati sempre Guidetti e Zafferri sebbene Giacomelli sia stato il migliore nel 2. tratto a cronometro.

Fra le macchine da oltre 750 fino a 1500 cc. Mathè ha vinto il 2. tratto a cronometro mentre Dalla Favera è stato il migliore nel 1. riuscendo così il padovano a guadagnarsi il 1. posto in classifica.

Martinengo è riuscito 3. mentre Rubagotti colla Cisitalia è passato al 4. posto.

Nella classe fino a 2000 la lotta è stata serrata fra Rodenghi e Capelli.

Il milanese colla 8 V., macchina brillantissima, è stato il migliore nel 1. tratto a cronometro mentre nel secondo Rodenghi coll'Aurelia ha staccato tutti passando così in testa alla classifica.

Bene si è pure comportato il trentino Mondini che è risalito al 4. posto in classifica e Mantovani di Milano che si è piazzato 2. e 3. nei tratti a cronometro.

Sfortunato Alborghetti che ha fuso e Lampertico che ha lamentato la rottura del ponte.

Nessuna variazione nella Classe oltre i 2000 sempre pochi secondi tra i due concorrenti.

LA TERZA GIORNATA

La 3. giornata è stata fra le più dure in quanto nella stessa era inserita, quale tratto a cronometro, la salita dello Stelvio da Ponte Solda.

I concorrenti dovevano raggiungere quest'ultima località dalla Val Venosta, scendere poi a Bormio, Tirano, Tresenda, salire indi all'Aprica e poi per Edolo, superare a cronometro il settore Ponte di Legno - Passo del Tonale. Di qui per Dimaro, Ponte Mo-



Il romano Gino De Sanctis ha brillantemente vinto nella 1100 Turismo con la Fiat-1100.

stizzolo, Cles, Tuenno, S. Michele a Trento. In totale 383,100 Km.

Tutti i conduttori si sono impegnati a fondo, per raggiungere nel minor tempo possibile i 2.758 m. dello Stelvio.

In una simile salita oltre la bravura nella guida occorreva una condotta di gara accorta sia per non arrostire la macchina come per indovinare la carburazione, sia infine per l'adozione di certi piccoli, ma importanti accorgimenti atti a salvaguardare questo o quell'organo.

Il migliore nella dura salita è stato, fra i partecipanti con macchine fino a 750 cc. da Turismo il milanese Castelli, e la sua vittoria ha valso a portarlo al 1. posto anche nella classifica finale, nonostante il 2. tratto cronometrato ie la Montevideo - Vaneze fossero vinti dalla coppia Romanini-Rapelato.

Bravi allo Stelvio, Fiaccadori, Borgia, Zanetti e Sertorio, veramente am-

mirevole la Sig.ra Marazzi giunta a soli 54' dal vincitore. Nasari per indisposizione ha dovuto abbandonare la gara. Peccato.

Fra le 1100 De Sanctis ha giocato la sua carta decisiva superando il suo diretto avversario Tomasi di quasi 52", allo Stelvio e classificandosi 1. pure al Passo del Tonale.

Bene han corso Lidmann, Matrullo, Alquati, Polotti, Trentini, Fezzardi e Frera.

Basetti Francesco colla Fiat 1400 ha segnato un ottimo 28'32"2 allo Stelvio (media Km. 47,302) ed è giunto a soli 3" da Fambri al Tonale.

Il trentino Fambri, veterano della Stella Alpina, ha lamentato irregolarità nel funzionamento della pompa della benzina verso la fine della salita dello Stelvio per questo ha dovuto accontentarsi, dopo la tappa, del 3 posto in classifica che ha conservato fino alla fine della Gara.

Bravo Del Torso 2. allo Stelvio e 3. al Tonale, ottimo il comportamento di Borgia.

Nella classe oltre i 1500 cc. Quadrio e Luglio sono stati i rivali più accaniti, mentre Croce coll'Alfa Romeo li minacciò senza peraltro riuscire a superarli.

I tempi segnati allo Stelvio sono stati: Quadrio 24'01", Luglio 24'31"3, Croce 24'33"1, Paon 24'33"3, Bolla 24' e 35", Caramelli 24'40"1, seguono Lisi, Della Beffa Olga, il Sen. Cornaggia Medici e Bergamini. Il volitivo Senatore ha poi, nel II tratto a cronometro, migliorato la sua posizione in classifica superando sia pur di poco anche Lisi.

Sfortunato l'ottimo Lubich Eugenio che ha lamentato la rottura di un semiasse ed è arrivato fuori tempo massimo.

Nelle 750 da Gran Turismo hanno fatto la parte del leone le Dyna Panther alla guida di Giacomelli che si è classificato 1. in ambedue i tratti a cronometro e di Guidetti che ha guadagnato il secondo posto allo Stelvio.

Ottima la prova di Zafferri colla Fiat Zagato, 2. al Tonale e 3. allo



Francesco Bassetti, col meccanico Rovari, ha primeggiato nel gruppo 1500 turismo con la Fiat-1400.

Stelvio, e quella del regolare Guarneri.

Considerevole il risultato conseguito dalla Signorina Reggiani Gianfranca colla *Fiat Zagato*.

Nella classe fino a 1500 Dalla Favera è arrivato 1. allo Stelvio in 23' e 42"4 (media Km. 56,929) e 2. al Tonale dove ha dominato l'austriaco Mathè che ha segnato un ottimo 9'12"1 (media Km. 68,453).

Bene hanno corso Zagato e Martinengo classificatisi nei posti d'onore colle brillanti *Fiat Zagato*.

Nella Classe da 1500 a 2000 la lotta era accanita, ma Capelli ha vinto brillantemente allo Stelvio e si è classificato a pari tempo di Rodenghi nel 2. tratto a cronometro. (8 59"1). Così Capelli si è assicurato anche la vittoria finale.

Rodenghi, indubbiamente un ottimo guidatore - « un osso duro » come lo definisce Capelli - ha lamentato noie di carburazione nell'ultimo tratto dello Stelvio. Egli ha infatti impoverito un poco la miscela considerando che l'aria rarefatta dell'alta montagna richiedesse (come effettivamente di solito avviene) meno percentuale di carburante, senonchè oltre i 2000 m. pioveva e la temperatura era bassa e la carburazione risultò imperfetta.

Ottimi i tempi segnati allo Stelvio da Simontacchi, Mondini, Bordoni e Mantovani. Poca fortuna hanno avuto Benzi, Moroni e Samarelli.

La 3. giornata è stata buona invece per il milanese Cornacchia: egli, infatti, colla *Ferrari* ha segnato un ottimo 22'58"4 vincendo la propria classe e registrando al suo attivo il 2. posto assoluto con 18" di scarto da Capelli allo Stelvio, e ottenendo altresì il miglior tempo assoluto con 8'55"2 al Tonale. Il suo avversario diretto Hertaux ha conservato però il 3. posto assoluto.

LA QUARTA GIORNATA

L'ultima tappa, la più breve, era costituita dal solo tratto a cronometro da Montevideo (a 2 Km. da Trento) fino a Vaneze di Bondone per complessivi Km. 13. La prova non ha portato sostanziali modifiche alla classifica ottenuta nelle precedenti giornate dai concorrenti, anzi i primi ed i secondi posti sono rimasti in tutte le classi quelli della terza giornata. Ciò in considerazione della severa salita dello Stelvio che ha operato una rigorosa selezione.

Al Bondone, dove una grande folla s'era data convegno nonostante l'instabilità del tempo, Romanini colla sua efficiente *Fiat 500 C* è stato il migliore nella sua classe, segnando un significativo 18'00"2. Il bravo trentino potrà indubbiamente far strada poichè effettivamente è un ottimo guidatore.

Secondo è arrivato Sertorio, seguito da Castelli, che in classifica generale è rimasto 1., Borga, Fiaccadori, Marazzi, Fravolini e gli altri.

Distaccati sono giunti a Vaneze « Alto Adige » ovvero Roberto Moggi noto podista, e Silva Tarcisio. Il primo aveva una sfruttatissima 500 C



Il prodigioso Otto Mathè, mutilato d'un braccio, ha sbalordito portando la sua Porsche al primo posto assoluto nella salita del Bondone, classificandosi poi secondo nella classe 1500 G.T.I.

che accusava l'urgente necessità di una revisione ed il secondo è stato attardato da guasti. Nella Classe 1100 De Sanctis, apparso in forma splendente, ha segnato colla 1100 E il tempo di 15' e 46"4, confermando le sue doti e aumentando il distacco dal suo più temibile avversario, Tomasi, che al Bondone è arrivato 5. senza peraltro perdere il suo onorevolissimo 2. posto in classifica generale. Significativa la gara di Widmann giunto a Vaneze 2. a soli 4/5 da De Sanctis, peccato che tale affermazione non sia valsa a colmare il suo distacco dai primi, dovuto, come si disse, all'incidente nel primo tratto a cronometro. Ma si rifarà alla prossima edizione il dinamico trentino. Buone le prove di Matrullo, Trentini, Alquati e Polotti. Sempre calmo il trentino Volpi con la *Lancia Ardea*.

Fra le 1400 cc. Fambri ha battuto tutti gli avversari mentre Bassetti si è accontentato del secondo posto, conservando il 1. nella classifica generale. Bene hanno gareggiato Del Torso e Borga che in finale sono risultati rispettivamente 2. e 4.

Fra le maggiori cilindrate, sempre nella categoria Turismo di serie, Croce e Luglio segnando l'identico tempo di 13'40"2, hanno avvantaggiato parecchio sull'irruente Quadroio che ad onor del vero ha lamentato una collisione nei pressi di Sardegna. In classifica generale Quadroio ha però conservato il suo primo posto e non l'ha perduto nonostante i reclami presentati relativamente alle caratteristiche della sua macchina da Becucci e Croce, piloti della *Alfa Romeo*.

Significativa l'affermazione dei citati due piloti reclamanti nella salita del Bondone, bravi pure Bolla e Paon. Nel G.T.I., fra le minori cilindrate Giacomelli ha preceduto il compagno di marca Guidetti segnando una ottima affermazione delle *Dyna Panhard*.

Buone le prove di Zafferi e Mazzi. Guarnieri, forse non aveva la macchina perfettamente a punto. Degno della massima considerazione il risultato conseguito dalla simpatica pilota milanese Gianfranca Reggiani.

Nella Classe fino a 1500 cc. l'austriaco Mathè su *Porsche* ha sbalordito con un 1. assoluto in 13'22". La classe del noto Campione è elevatissima e si deve ben considerare che egli è mutilato d'un braccio e quindi guida e manovra con una sola mano.

Dalla Favera dopo i successi riportati, pure colla *Porsche*, alla coppa delle Dolomiti ed alla Chiusaforte - Sella Nevea, si è classificato 2. al Bondone e 1. nella classifica finale.

Seguono nella scalata della Montagna di Trento, Zagato, Colombo, Martinengo, Ronzoni, il trentino Lubich che aveva per secondo la sua gentile signora, Bignami, Rubagotti, Cifarelli e Andreani.

Fra le macchine di cilindrata superiore ai 1500 cc. Rodenghi ha fatto un ultimo quanto poco fortunato tentativo di rifarsi nei confronti di Capelli, è arrivato 1. al Bondone, ma la sfortuna dello Stelvio non gli ha consentito di recuperare a sufficienza: l'interesse del pubblico per la *Lancia Aurelia* di Rodenghi e la *Fiat 8 V* di Capelli nel fierissimo duello del Bondone è stato enorme. Sarebbe peraltro difficile dire quale dei piloti, ambedue di altissima levatura indubbiamente, sia il migliore e quale delle due ottime macchine sia la più perfetta. Lasciamo la critica degli uomini e osserviamo che la 8 V, pesa circa due quintali e mezzo meno della *Aurelia* e pertanto è a pari potenza, più brillante in salita ma, meno stabile in discesa specie nel fondo ghiaioso.

Terzo si è classificato il trentino Mondini; lo seguono in classifica Simontacchi, Benzi, Moroni e un po' staccati, Bordoni e Mantovani.

Nelle 2000 è stato di nuovo Hertaux ad avere il sopravvento, classificandosi così primo anche in finale.

LA PREMIAZIONE

Domenica sera ha avuto luogo all'Hotel Trento la premiazione. Abbiamo notato fra le Autorità il Sen. Conci, il Sen. Benedetti, il Sen. Cornaggia Medici che ha brillantemente disputato la gara coll'*Alfa Romeo*, il Presidente della Giunta Regionale avv. Odorizzi, il Vice Sindaco di Trento Prof. Ducati, il Colonnello Micheletti, il Magg. Tetra della G.d.F., il Vice Questore, il Comm. Spotorno, del CSAI, l'ing. Canestrini, vice presidente della CSAI.

Anche gli organizzatori erano naturalmente, nella quasi totalità presenti alla riunione, e abbiamo notato il presidente del Comitato organizzatore conte Sigismondo Mancini, con i membri Bleggi, Bucella, Busana, Deutsch, Fambri, Gerosa, Mattei, Mondini, Pedretti, Porta e Rodenghi, gli Ufficiali di gara: Dott. Sciso, direttore di corsa nonché Direttore dell'A.C.I. di Trento, il Commissario Sportivo Delegato della CSAI Chiaradia, i Commissari Tecnici Delegati Baj e Fano, i Com-



Caratteristica peculiare della Stella Alpina è lo scenario grandioso ed incantevole dinanzi a cui essa si sviluppa. Ecco in queste illustrazioni due colpi d'obiettivo scattati in due significative località: a sinistra il Passo Rolle con lo sfondo ammaliante delle Pale di S. Martino mentre è di passaggio il francese Jean Hertaux vittorioso con la *Jaguar* del gruppo Gran Turismo oltre 2000, ed a destra un tornante della famosa strada dello Stelvio dominata dal massiccio dell'Ortler. Qui impegnato vediamo il vincitore della classe 1500 G. T., Mario dalla Favera, con la *Porsche*.

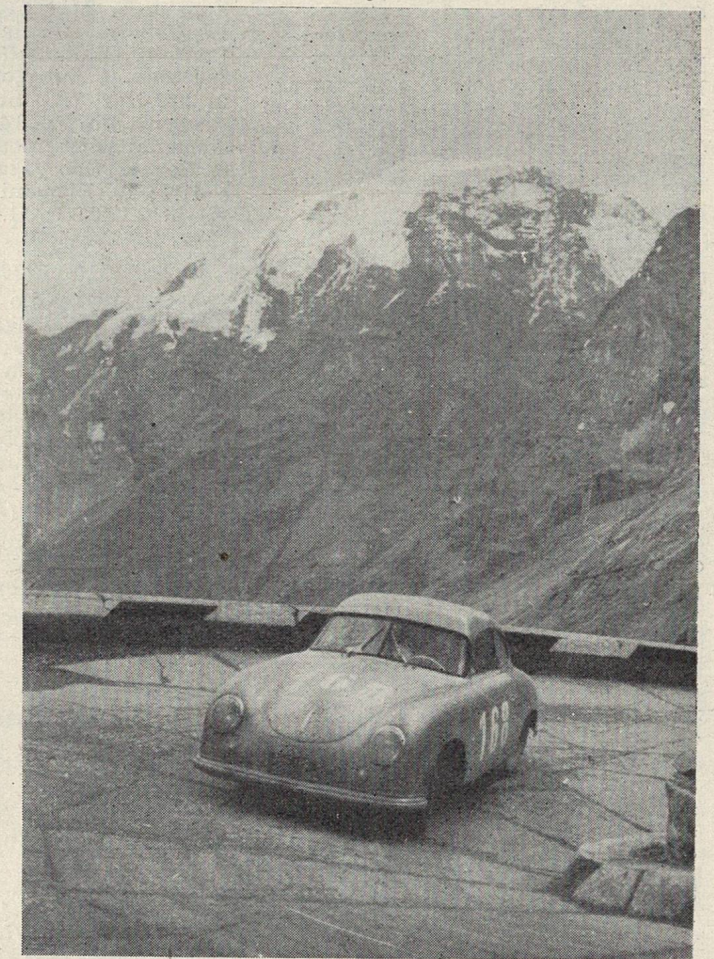
missari sportivi Bertamini, Majr, Mantovani, Porta e Zini; i Commissari Tecnici Dolzani, Gerosa e Toffolon. I Cronometristi erano rappresentati dal Capo Servizio Schmidt, dal geom. Ceccarelli e da diversi altri.

La premiazione è avvenuta in un clima di massimo entusiasmo e soddisfazione; applauditissimi i vincitori che hanno fatto una abbondante collezione di Coppe, trofei e... sesterzi.

DELL'ORGANIZZAZIONE

Non esageriamo asserendo che l'organizzazione della 6 Stella Alpina è stata perfetta e sicuramente adeguata all'importanza dell'avvenimento. Precisione, puntualità, accortezza in ogni particolare. Questo risultato è conseguibile solo se alla testa vi sono degli uomini capaci e qui avevamo il Conte Mancini, il Dott. Sciso con i suoi intelligenti impiegati dell'ACI, Bleggi, Briata, Bucella, Porta, Fambri, Gaffuri, Mondini, Pedrotti, Busana, Rodenghi, Dolzani, Volcan, Arlati, Gretter, Guerrieri, Lumia, Niccolini, Ravasio, Widmann, Tassara, Donati, Gidoni, Sertorio, Grillo e parecchi altri, dei quali ci sfugge ora il nome.

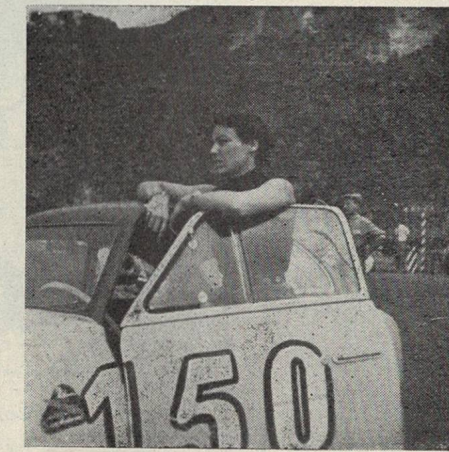
Perfetto ossia preciso e sollecito è



stato il servizio di cronometraggio diretto dal noto Mario Schmidt, Segretario trentino della F.I.C.

EZIO DE TISI

(Foto De Tisi, Grasselli, Mailander)



Nella VI Stella Alpina non è mancata la presenza della valorosa *Giangi Reggiani*, che ancora una volta ha avuto per fedele e capace compagno di gara il suo appassionato papà.

Classifica di categoria

Categoria Nazionale da Turismo di serie.

Classe 750 cmc.

1. Castelli Enzo in 2.41'19"4; 2. Zannetti Luigi in 2.42'44"2; 3. Fravolini Delo in 2.43'02"3; 4. Fiaccadori Cesare in 2.43'29"1; 5. Borga Beppino in 2.44'30"2; 6. Romanini Rinaldo in 2. e 44'38"3; 7. Castiglioni Carlo in 2.48' e 17"0; 8. Siciliani Carlo in 2.48'21"3; 9. Zanotti Federico in 2.48'28"1; 10. Marazzi Goffreda in 2.49'27"4; 11. Ghidini Giacomo in 2.51'36"1; 12. Tarantino Arnaldo in 2.55'50"2; 13. Crivelli Angelo in 2.57'17"2; 14. « Alto Adige » in 3.07'07"2; 15. Sertorio Franco in 5. e 20'44"1, tutti su *Fiat 500 C*.
Classe 1100 cmc.

1. De Sanctis Gino in 2.15'48"3; 2. Tomasi Mario in 2.16'21"3; 3. Matrullo Francesco in 2.17'24"3; 4. Alquati Stefano in 2.17'34"2; 5. Fezzardi Oreste in 2.21'24"2; 6. Polotti Ruggero in 2.22' e 45"2; 7. Trentini Gianni in 2.23'07"4; 8. Frera Ernesto in 2.24'29"2; 9. Sertorio Gian Luca in 2.26'39"1; 10. Cremonese Mario in 2.29'10"4; 11. Widmann Dario in 2.30'30"4; tutti su *Fiat 1100 E*. 12. Volpi Daniele (*Lancia Ardea*) in 2. e 40'51"0.

Classe 1500 cmc.

1. Bassetti Francesco in 2.13'42"4; 2. Del Torso Jacopo in 2.13'59"2; 3. Fambri Camillo in 2.15'33"2; 4. Borgia Ernesto in 2.16'21"2; 5. Mainetti Gio Batta in 2.17'10"1; 6. Re David Giuseppe in 2.22'31"4; 7. Bonini Giovanni in 2.39'49"4; tutti su Fiat 1400.

Classe oltre 1500 cmc.

1. Quadrio Curzio Pericle (Lancia Aurelia) in 1.56'54"0; 2. Luglio Camillo (Lancia Aurelia) in 1.57'47"1; 3. Croce Carlo (Alfa Romeo) in 1.58'03"3; 4. Bolla Gianfranco (Lancia Aurelia) in 1.58'14"0; 5. Paon Scipione (Lancia Aurelia) in 1.58'42"4; 6. Becucci Giorgio (Alfa Romeo) in 1.59'02"3; 7. Caramelli Franco (Lancia Aurelia) in 1.59' e 11"1; 8. Lisi Gaetano (Lancia Aurelia) in 2.00'29"1; 9. Della Beffa Olga Alfa Romeo in 2.02'27"4; 10. Cornaggia Medici G. (Alfa Romeo) in 2.04' e 13"4; 11. Bergamini Alberto (Lancia Aurelia) in 2.08'22"0.

GRAN TURISMO INTERNAZIONALE**Classe fino a 750 cmc.**

1. Guidetti Giulio (Dyna Panhard) in 2.01'19"1; 2. Giacomelli Mario (Dyna Panhard) in 2.02'25"4; 3. Zafferri Alessandro (Fiat Zagato) in 2.03'11"0; 4. Mazzi Bruno (Fiat Zagato) in 2.07' e 03"2; 5. Guarnieri Marino (Fiat Zagato) in 2.08'41"0; 6. Reggiani Gianfranco (Fiat Zagato) in 2.19'15"1.

Classe da 751 a 1500 cmc.

1. Dalla Favera Mario (Porsche) in 1.55'01"1; 2. Mathè Otto (Porsche) in 2.00'34"0; 3. Martinengo Franco (Fiat-

Zagato) in 2.02'58"0; 4. Colombo Paolo (Lancia Aprilia) in 2.08'32"2; 5. Ronzoni Giuliano (Lancia Aprilia) in 2.09'09"4; 6. Rubagotti Gino (Cisitalia) in 2.09'51"2; 7. Lubich Mariano (Volkswagen) in 2.10'49"3; 8. Cifarelli Giovanni (Fiat Monviso) in 2.12'25"3; 9. Zagato Elio (Fiat Zagato) in 2.13' e 41"3; 10. Bignami Dino (Stanguellini) in 2.13'55"1; 11. Andreany (Simca 1200) in 2.27'09"3;

Classe da 1501 a 2000 cmc.

1. Capelli Ovidio (Fiat 8 V) in 1.52' e 12"3; 2. Rodenghi Fausto (Lancia Aurelia) in 1.52'19"2; 3. Mondini Ugo (Lancia Aurelia) in 1.55'22"2; 4. Mantovani Sergio (Lancia Aurelia) in 1. e 55'06"2; 5. Simontacchi Franco (Lancia Aurelia) in 1.57'09"4; 6. Bordoni Franco (Lancia Aurelia) in 1.57' 38"1; 7. Moroni Bruno (Ferrari) in 1.58'04"0; 8. Benzi Vittorio (Lancia Aurelia) in 1.58'36"4; 9. Samarelli Gianni (Lancia Aurelia) in 2.04'27"1.

Classe oltre 2000 cmc.

1. Herteaux Jean (Jaguar) in 1.54' e 15"3; 2. Cornacchia Franco (Ferrari) in 1.54'41"1.

Le classifiche assolute**CAT. GRAN TURISMO INT.**

1. Capelli Ovidio, Milano (Fiat 8 V) in 1.52'12"33; 2. Rodenghi Fausto, Trento (Lancia Aurelia) in 1.52'19"2; 3. Herteaux Jean, Francia (Jaguar) in 1.54'15"33; 4. Dalla Favera Mario, Padova (Porsche) in 1.55'01"1; 5. Mondini Ugo, Trento (Lancia Aurelia) in

1.55'22"2; 6. Mantovani Sergio, Milano (Lancia Aurelia) in 1.56'06"2; 7. Simontacchi Franco, Milano (Lancia Aurelia) 1.57'09"4; 8. Bordoni Franco, Milano (Lancia Aurelia) 1.57'38"1; 9. Cornacchia Franco, Milano (Ferrari) in 1.57'41"1; 10. Moroni Bruno, Milano (Lancia Aurelia) in 1.58'04"0; 11. Benzi Vittorio, Genova (Lancia Aurelia) in 1.58'36"4; 12. Mathè Otto, Austria (Porsche) in 2.00'34"0; 13. Guidetti Giulio, Brescia (Dyna Panhard) in 2. e 01'19"1; 14. Giacomelli Mario, Brescia (Dyna Panhard) in 2.01'25"4; 15. Martinengo Franco, Milano (Fiat Zagato) in 2.02'58"0.

CAT. NAZ. TURISMO DI SERIE

1. Quadrio Curzio Pericle, Trento (Lancia Aurelia) in 1.56'54"0; 2. Luglio Camillo, Genova (Lancia Aurelia) in 1.57'47"1; 33. Croce Carlo, Genova (Alfa Romeo) in 1.58'03"3; 4. Bolla Gianfranco, Verona (Lancia Aurelia) in 1.58'14"0; 5. Paon Scipione, Verona (Lancia Aurelia) in 1.58'42"4; 6. Becucci Giorgio, Bologna (Alfa Romeo) in 1.59'02"3; 7. Caramelli Franco, Cuneo (Lancia Aurelia) in 1.59'11"1; 8. Lisi Gaetano, Milano (Lancia Aurelia) in 2.00'29"1; 9. Della Beffa Olga, Milano (Alfa Romeo) in 2.02'27"4; 10. Cornaggia Medici, Milano (Alfa Romeo) in 2.04'13"4; 11. Bergamini Alberto, Bologna (Lancia Aurelia) in 2.08'22"0; 12. Bassetti Francesco, Bolzano (Fiat 1400) in 2.13'42"4; 13. Del Torso Jacopo, Udine (Fiat 1400) in 2.13'59"2; 14. Fambri Camillo, Trento (Fiat 1400) in 2.15'33"2; 15. De Sanctis Gino, Roma (Fiat 1100 E) in 2.15'48"3.

“ Costruzioni Meccaniche „

SAVARA S. r. l.

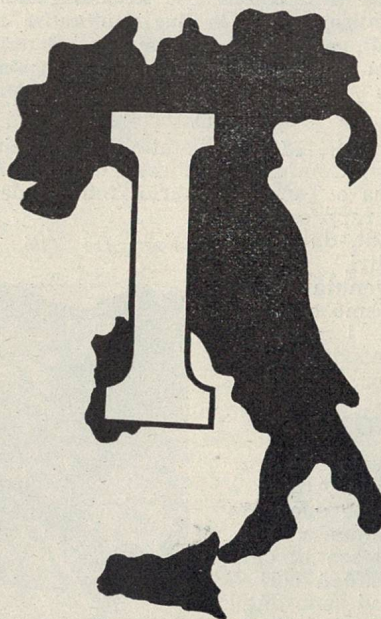
TORINO - Via Tiziano, 20 - Telef. 690.272

- Filtri per olio - combustibili - aria
- Pompe alimentazione benzina
- Martinelli meccanici
- Cartucce di filtraggio olio e combustibili

Agenzia Generale

O. C. R. A. M.

MILANO - Via Terraggio, 28 - Tel. 890.943 - 692.903



“ITALIA,,
la nuova targa
di nazionalità
(brevett.) per
qualsiasi tipo
di auto.

Recandovi all'Estero tutti vi riconosceranno.

Concedesi rappresentanza
per zone ancora libere

Prodotta dalla G. BONVEGNA di GENOVA

GENOVA - Via L. Cambiaso, 7 - Telefono 584.776