LA STAMPA
Archivio Storico dal 1867
http://www.archiviolastampa.it/

Appassionante gara di auto e clamoroso successo di un ciclista

A 142 all'ora Marzotto vince la Mille Miglia

Petrucci sfreccia primo nella "Parigi-Bruxelles,,

BATTUTO IL PRIMATO DI BIONDETTI CHE RESISTEVA DAL 1938

Giannino con una gara-record ha strappato il successo a Fangio

DAL NOSTRO INVIATO

Il fantastico duello finale tra Marzotto su Ferrari e l'argentino che col suo "disco volante,, si piazza secondo La Lancia di Bonetto al terzo posto - Incidenti non gravi a Kling e Farina - Rossellini si è fermato a Roma

Brescia, lunedì sera.

All'incredibile media record di 142,127 chilometri all'ora, il giovane miliardario Giannino Marzotto ha vinto ieri la ventesima corsa automobilistica delle Mille Miglia, rinnovando il successo da lui ottenuto nella stessa gara del 1950.

Risultato sbalorditivo, specie se si considera che la macchina vittoriosa è una Ferrari 4100 cmc, dotata di quasi 300 cavalli e perciò velocissima nei rettilinei, ma inferiore alla rivale dominare nei tratti sinuosi.

Giannino Marzotto ha dato una definitiva dimostrazione della sua spiccata attitudine alle gare su strada, nella quale egli riesce a sconfiggere anche i più famosi assi del volante, premi da circuito chiuso. In quanto alla vettura, aveva raggiunto il comando. Ferrari, mostrandosi assai fiducioso alla vigilia. Il primo colpo mancino, che può toccare i 160 chilometri all'ora, ha certamente ricevuto indovinati ritocchi che ne hanno migliorato la manovrabilità e alleggerito il peso, tanto da farne un formidabile candidato al campionato mondiale su strada, di cui l'ultima Mille Miglia è appunto una delle sette prove per il 1953.

Gli aspiranti al primato assoluto erano tutti divisi in tre blocchi: le Ferrari 4100 e 3000 cmc. collocate da molti successi; le nuove Alfa Romeo 3500 cmc. del tipo «disco volante,» e la Lancia 2000 cmc. anch'esse al loro debutto, e quindi con tutte le incognite della prima esperienza nel lungo e faticoso «raid» delle gare.

Al termine della furiosa volata da Brescia a Pescara, Roma, Firenze, Bologna, Brescia il vaglio della «maratona» ha classificato al primo posto: la Ferrari 4100 cmc. di Giannino Marzotto; al secondo il «disco volante» di Fangio con un distacco di 11'44"; al terzo la Lancia 2000 di Bonetto a mezz'ora dal vincitore.

La soluzione è stata assai sofferta; gli altri piloti delle tre squadre ufficiali in lizza per la vittoria sono rimasti eliminati dalla lotta o attardati da guasti meccanici o incidenti di strada. Gli assi erano partiti da Brescia ieri mattina fra le 5,45 e le 6,30; strade uscitette come in quasi tutto il percorso. Le prime notizie da Verona (km. 66) avevano del fantastico: Sanesi, con un «disco volante», era affacciato alla media di oltre 185 km., una velocità da uragano di Monza; E. Taraglì (Lancia) a 20"; J. Farina (Ferrari 4100) a 30"; poi, a breve intervallo l'uno dall'altro, Villoresi (Ferrari 4100); Fangio (disco volante); Gianni Marzotto (Ferrari 4100; Kling (disco volante); Bonetto (Lancia); Bordoni (Gordini 2200).

Molti pagavano subito lo scotto al frenetico ritmo della gara; Taraglì e Villoresi si ritiravano tra Verona e Rovereto prima di giungere al primo per guasto al motore (ultro per rottura di un freno. Anche il torinese Gino Valenzano doveva ritirarsi e proseguire comunque una svarta alla Pescara-Roma, dopo Rovigo.

A Pescara, dopo 650 km. di pianura, Sanesi (disco volante) era ancora al comando, dopo ora di km. 175,773; Farina lo seguiva a 13"; terzo giungeva poi Kling a 9'36"; Fangio a 10'24"; Gianni Marzotto a 10'42"; il vincitore dello scorso anno Bracco, secondo con Ferrari 3000 cmc. a 14'30"; Bonetto a 17'18"; Maglioli analogo pilota con Lancia 2000 a 20'56"; Pozzi in Marzotto (Ferrari 3000) a breve distanza da Maglioli.

Nella corsa e sul saliscendi della Pescara a Roma, la corsa quasi interrotta in una fase più aspra. Farina nel pressi di Popoli, dovetta ritirarsi in seguito a una banale incidente di strada, dal quale Fangio terminò vittorioso in colonna; quasi nello stesso punto il «disco volante» di Sanesi cedeva al tremendo sforzo.

Al controllo di Roma (km. 1.000) resistevano ai primi due posti il «disco volante» del tedesco Kling e quello argentino Fangio, separati da 16"; terzo, Gianni Marzotto a 1'40" da Kling. Bracco transitava quarto, ma con in macchina in condizioni disastrose ed instabili nel tremendo collaudo della Mille Miglia.

Altissima la percentuale delle nuove 2100 arrivate al traguardo. La Fiat 8 V ha permesso un'ottima prova di regolarità di funzionamento, contro la macchina di impostazione più sportiva e perciò dotata di maggior potenza.

La francese Renault e la Dyna Panhard, le veloncissime Gara 2100 sport di Veneziani, la Mascerati 3000 sport di Giletti-Bertocchi, l'Alfa 1900 di Pagliai si sono distese gli altri alloro nelle particolari classifiche di categoria e di cilindrata.

Anche quest'anno la competizione è stata funestata da alcuni incidenti di cui due purtroppo mortali. Un corridore di francese Usson ed uno spettatore, Aurelio Turco da Crescenzo, sono morti. Triste tributo di sangue pagato alla velocità.

Il bilancio delle disgrazie è però meno disastroso che in certe passate edizioni, ma le altissime medie chilometriche di quest'anno sono insieme un trionfo per le sport e un ammonimento per l'avvenire.

Dino Zannoni

La vittoriosa volata di Petrucci sul traguardo di Bruxelles. (Telefoto)

Petrucci a Bruxelles irresistibile volata

Nella Desgrange-Colombo l'italiano nettamente primo

DAL NOSTRO INVIATO

Bruxelles, lunedì sera.

Una giornata d'estate, una foresta immensa di verde, rotto dai nastro grigio dell'asfalto. Folla che stravina in una attesa sempre più frenetica: ansia per arrivare la Parigi-Bruxelles, le carne che qui in Belgio detiene il record della popolarità. Duecento giornalisti si divertono a agranare il rosario dei pronostici, perché così in italiano, che o tre al nazismo, a dare la loro fiducia a Petrucci. Il clamore si fa assordante, centomila persone sull'altoscena in un'ondata di urla che si avvicina l'arrivo dei corridori.

C'è stata battaglia infernale negli ultimi chilometri, nessuno ha con precisione le posizioni degli uomini di testa: ed ecco spuntare velocissimo un pulcinella di uomini, dannati a tutti una maglia bianco-celeste. Petrucci. Il gruppetto è alle dissesi, poi arrivo pure nascosto in una curva, deve ancora compiere un giro del circuito tracciato sul Bois de la Cambre. Un minuto o due ci sembrano secoli, fin quando i corridori, sbucano ancora, questa volta lanciati sul breve rettilineo del traguardo. Se fatto c'è stato, si è svolto prima, adesso Petrucci è solo, stanco di almeno cento a sei metri, il suo sorriso aperto di ragazzo illumina il viso stanco, sparso di sudore: e di polvere. Arriva da trionfatore, in quell'attimo vince la Parigi-Bruxelles, torna a capeggiare la classifica della Desgrange-Colombo, rompe con la gagliarda irrenza dei 12 anni una tradizione pesante che vedeva i nostri corridori clamorosi battuti in questa competizione.

Loretto scende di bicicletta, ci viene a correre fra le fitta fette di italiani di Bruxelles che hanno infranto i cordoni della polizia, ci butta le braccia al collo mentre una lacrima stupida si affanna a far capolino dagli occhi. E' emoziato, è commosso: «Ha vinto! Regalo questa vittoria a tutti quanti mi vogliono bene. E i miei compagni di squadra che ragazzi d'oro! La dico io, la dica sul giornale!». Lo stringono uno, lo portano a ricevere un caverno mazzo di fiori, lo fanno parlare in uno strano francese con l'accento toscano ad una fitta intervistatrice di sportivi. Monsieur Goddet, il Patron del Tour, gli si avvicina e comunica con una sola parola: «Formidable!». E Loretto insiste: «E la rivincita della scalogna che ho avuto nel giro delle Fiandre?» Ma Pierre-Bouhaut».

Ha ragione il caro figliolo, è un successo, una vittoria, diavvero un trionfo: la trentacinquesima edizione della Parigi-Bruxelles ci ha dato una sensazione immensa, la sensazione opra precisione senza, ha avuto un esito sorprendente confermando che ormai il regnano di Coppi-Bartali è entrato a far parte del ristretto numero degli assi del ciclismo.

La gara intera si può dire è vissuta nel suo finale brusco, quando la lunghezza del percorso e lo stato delle strade incominciarono a togliere serie tra i concorrenti operando una selezione che non ammette discussioni. Ci sono state fin dal primo mattino parecchie fughe che di quella sono affannate del ricchi premi di traguardo.

Un tentativo più serio accadè invece in parte centrale della competizione ed ebbe come attori Teuclin, Deancelt, Schepens, Kenderick, Bermudez, Degrelemme, De Feyter, Isidore Perrichi, Claes, Redigé e De Feyter. Gli undici uomini, uno cocktail di atleti belgi e francesi, perdendo magari qualche unità per la strada, riuscirono ad avere un vantaggio pertino di cinque minuti sul gruppo dal quale giungeva via via Petrucci, Bobet, l'inseguimento Defilippis e Bordoura prima, Carrera e Gilrieux poi. Sembrava che si tentasse davvero rinuova, ma d'un tratto il distacco prese a calare, ma ritmo da vertigine: gli arrivi a metà giornata venivano accreditati di 35 chilometri all'ora, a Rimine le Cimes, sempre lì dove la corsa sfuso una strodina strettissima e pittoresca, costeggia da parecchi tratti di pavé. Non c'erano le solite vere e proprie promesse dagli organizzatori, c'erano però molti strappi, molti saliscendi. Di cotesto il successo da lui ottenuto nella stessa gara del 1950.

Risultato sbalorditivo, specie se si considera che la macchina vittoriosa è una Ferrari 4100 cmc, dotata di quasi 300 cavalli e perciò velocissima nei rettilinei, ma inferiore alla rivale dominare nei tratti in salita.

Giannino Marzotto ha dato una definitiva dimostrazione della sua spiccata attitudine alle gare su strada, nella quale egli riesce a sconfiggere anche i più famosi assi del volante, premi da circuito chiuso. In quanto alla vettura, aveva raggiunto il comando. Ferrari, mostrandosi assai fiducioso alla vigilia. Il primo colpo mancino, che può toccare i 160 chilometri all'ora, ha certamente ricevuto indovinati ritocchi che ne hanno migliorato la manovrabilità e alleggerito il peso, tanto da farne un formidabile candidato al campionato mondiale su strada, di cui l'ultima Mille Miglia è appunto una delle sette prove per il 1953.

Gli aspiranti al primato assoluto erano tutti divisi in tre blocchi: le Ferrari 4100 e 3000 cmc. collocate da molti successi; le nuove Alfa Romeo 3500 cmc. del tipo «disco volante,» e la Lancia 2000 cmc. anch'esse al loro debutto, e quindi con tutte le incognite della prima esperienza nel lungo e faticoso «raid» delle gare.

Al termine della furiosa volata da Brescia a Pescara, Roma, Firenze, Bologna, Brescia il vaglio della «maratona» ha classificato al primo posto: la Ferrari 4100 cmc. di Gianni Marzotto; al secondo il «disco volante» di Fangio con un distacco di 11'44"; al terzo la Lancia 2000 di Bonetto a mezz'ora dal vincitore.

La soluzione è stata assai sofferta; gli altri piloti delle tre squadre ufficiali in lizza per la vittoria sono rimasti eliminati dalla lotta o attardati da guasti meccanici o incidenti di strada. Gli assi erano partiti da Brescia ieri mattina fra le 5,45 e le 6,30; strade uscitette come in quasi tutto il percorso. Le prime notizie da Verona (km. 66) avevano del fantastico: Sanesi, con un «disco volante», era affacciato alla media di oltre 185 km., una velocità da uragano di Monza; E. Taraglì (Lancia) a 20"; J. Farina (Ferrari 4100) a 30"; poi, a breve intervallo l'uno dall'altro, Villoresi (Ferrari 4100); Fangio (disco volante); Gianni Marzotto (Ferrari 4100; Kling (disco volante); Bonetto (Lancia); Bordoni (Gordini 2200).

Molti pagavano subito lo scotto al frenetico ritmo della gara; Taraglì e Villoresi si ritiravano tra Verona e Rovereto prima di giungere al primo per guasto al motore (ultro per rottura di un freno. Anche il torinese Gino Valenzano doveva ritirarsi e proseguire comunque una svarta alla Pescara-Roma, dopo Rovigo.

A Pescara, dopo 650 km. di pianura, Sanesi (disco volante) era ancora al comando, dopo ora di km. 175,773; Farina lo seguiva a 13"; terzo giungeva poi Kling a 9'36"; Fangio a 10'24"; Gianni Marzotto a 10'42"; il vincitore dello scorso anno Bracco, secondo con Ferrari 3000 cmc. a 14'30"; Bonetto a 17'18"; Maglioli analogo pilota con Lancia 2000 a 20'56"; Pozzi in Marzotto (Ferrari 3000) a breve distanza da Maglioli.

Nella corsa e sul saliscendi della Pescara a Roma, la corsa quasi interrotta in una fase più aspra. Farina nel pressi di Popoli, dovetta ritirarsi in seguito a una banale incidente di strada, dal quale Fangio terminò vittorioso in colonna; quasi nello stesso punto il «disco volante» di Sanesi cedeva al tremendo sforzo.

Al controllo di Roma (km. 1.000) resistevano ai primi due posti il «disco volante» del tedesco Kling e quello argentino Fangio, separati da 16"; terzo, Gianni Marzotto a 1'40" da Kling. Bracco transitava quarto, ma con in macchina in condizioni disastrose ed instabili nel tremendo collaudo della Mille Miglia.

Altissima la percentuale delle nuove 2100 arrivate al traguardo. La Fiat 8 V ha permesso un'ottima prova di regolarità di funzionamento, contro la macchina di impostazione più sportiva e perciò dotata di maggior potenza.

La francese Renault e la Dyna Panhard, le veloncissime Gara 2100 sport di Veneziani, la Mascerati 3000 sport di Giletti-Bertocchi, l'Alfa 1900 di Pagliai si sono distese gli altri alloro nelle particolari classifiche che di categoria e di cilindrata.

Anche quest'anno la competizione è stata funestata da alcuni incidenti di cui due purtroppo mortali. Un corridore di francese Usson ed uno spettatore, Aurelio Turco da Crescenzo, sono morti. Triste tributo di sangue pagato alla velocità.

Il bilancio delle disgrazie è però meno disastroso che in certe passate edizioni, ma le altissime medie chilometriche di quest'anno sono insieme un trionfo per le sport e un ammonimento per l'avvenire.

Dino Zannoni

Gianni Marzotto sorride felice dopo la vittoria. (Telef.)

Regate d'apertura sul Po

Le regate di apertura sul Po a Torino hanno dato i seguenti risultati: Jole di mare a 4 vog.: 1. Armida in 6'18"2; 2. C.S. Flat 6'18"2; 3. Mens; 4. Caprera; 5. Esperia. Canoe a 1 vog.: 1. Esperia (Rosso) 7'24"1; 2. C.S. Flat. Canoa K 1: 1. Cerea (Bastogno) 5'12"; 2. C.S. Flat; 3. id. Jole a 2 vog.: C.S. Flat (solo partecipante); Singolo: 1. Caprera (Barbera) 5'20"4; 2. Esperia. Canoa K 2: 1. C.S. Flat 5'5"3; 2. Esperia. Jole a 8 vog.: 1. Esperia 5'24"4; 2. Armida; 3. Caprera.

automobilisti!
DURANTE IL SALONE INTERNAZ. DELL'AUTOMOBILE
montaggi propaganda
FILTRI OLIO SUPPLEMENTARI **FRAM**
per FIAT 500 A-B-C LANCIA Ardea e Aprilia **L. 7.000** (anziché L. 11.000)
per LANCIA AURELIA **L. 9.000** (anziché L. 13.200)
presso i seguenti SERVIZI **FRAM**
AMERIO - Corso Racconigi, 130 - TORINO
ILLENGO - Via Passalacqua, 16 - TORINO
GAUCIA - Piazza Adriano n. 5 - TORINO
APOCA - Via Modena n. 45 - TORINO
BERTINATTI - Piazza Statuto n. 20 - TORINO

CON LORETTO, DOPO IL SUCCESSO

Premio a sorpresa: un cronometro d'oro

Bruxelles, lunedì sera.

(tc. h.) - Gli italiani della Parigi-Bruxelles si sono trovati ieri sera insieme ad una cena consumata nel ristorante di Port Van Kempen. Il signor Van Kempen, tanto per restare in carattere, è stato un seligniata di cram classe e vari trofei di caccia che ornano le pareti hanno dato-in-cornice le gioie della sua passione. C'era l'ambiente, insomma, e sarebbe quando è arrivato Petrucci, reduce da una fortissima in famiglia presso gli organizzatori, l'atmosfera è diventata delle più cordiali. Loretto ha tentato invano di sgusciare nascosto dalla folla per sfuggire alla gente che gli gridava con la bandiera, poi, tra «bravo» e «Loretto, c'è» e infine al polso una splendida cronometro d'oro. Gliela aveva regalato una Casa svizzera, accompagnato semplicemente da un biglietto: «Sono lo sarprese che capiamo quando si vince in Belgio». Ma quello di questa vittoria è un altro discorso.

Il giovane toscano era dovvero felice: «Un porcoron duro, vi credo, ma non ho mai avuto la fatica: il mio fiato ha raggiunto sempre in pieno. Nel finale hanno tentato di staccarmi in ogni modo ma non ci son riuscitti: ero veramente in forma. Ho vinto io».

— Pensare che cosa?

— Adesso glielo posso dire. Nessuno ai ancora che è successo pel polo che non prendessi il via alla Parigi-Bruxelles. Sabato mattina, quando sono scesi dal treno provenientie da Milano, ero ridotto letteralmente a pezzi: mi sentivo come se avessi avuto il rinvolumeno. Mi ero quasi deciso a un «forfait». All'ultimo momento però le cure del mio massaggiatore Aspes sono riuscite a realizzare un mezzo miracolo

— Qual'è ora il tuo programma?

— Mi avevano invitato per lunedì a un circuito. Un circuito però che si svolge su strade molto strette, con altre duecento concorrenti alla partenza. Che vuole, ho paura della radio e ho rifiutato. Mi fermerò a Bruxelles fino a mercoledì, poi giovedì correrò in pista a Charleroi. Sabato è domenica Freccia Vallone a Liegi-Bastogne-Liegi. Sono in forma, gliel'ho detto, e spero di vincere anche nonostante la sorveglianza speciale cui gli arriverà nel sottoporranno.

Proseguendo identico per gli altri atleti della Bianchi, eccoci fatta per Carlo Clerici, il quale per tutta la gara ha dato una «tourbe» a Bruxelles.

Il giunto brianzolo che, detto tra parentesi ha ottimamente funzionato da gregario nella Parigi-Bruxelles, tirando il «ritorno» di Van Steenbergen alle spalle di Petrucci in Bordeaux, fuori d'Italia di metà percorso, ha dato la sua impressione: «Ho tirato per tutta la corsa in mette in allegria e ieri il loro Pinarello si è fatto dare per tirar su il morale a Defilippis rimasto sanamente deluso dalla sua prima esperienza nella corsa fra le due capitali.

«Andavo bene — lamentava Defilippis — ma non ho mai dato una corsa facilità. Ad un dato momento non so che cosa disvolto sul sia successo: mi è sentito che una mano di ferro mi stringeva in stomaco. La testa ballava la rumba, la gambe si fermavano. Il male mi è durato fino a qualche ora dopo l'arrivo, accompagnato perfino da un po di febbre: poi è passato, come è venuto, senza lasciare strascichi. Ho tanto bisogno di vincere, e perbacco, non ci riesco. Quando ho dovuto rabbiare la mia azione, nonuno, pochissimi allunno, erano ai di cui cetto ne. Mi ero proviste in qualche altrove e ho avuto scimmia pacuoco senza fermare. Quasi quasi sono sicuro che a vincere, alla sfortuna».

Ha continuato per un bel po' su questo tono, lo si ricordava delle disavventure di Scudellaro quando da un'impressione indipendente a un palo di fungacce extra-programma proprio ora miglia di spettatori, ha dovuto fermarsi per quattro ciasce. La Legnano, salvo arrecare dell'ultima ora, lasciava domani a mercoledì Bruxelles e si recherà a Liegi per provare il percorso della Freccia in programma per sabato e domenica. Un solo intento: la solo desiderio: rivincita. I venti anni di Defilippis non sanno aspettare.

Affermazione di Magni nella Roma-Napoli-Roma

Roma, lunedì sera.

La quarta edizione della Roma-Napoli-Roma, iniziata mercoledì scorso, ha avuto ieri nella giornata di chiusura il suo epilogo.

Ordine d'arrivo Napoli-Latina (km. 174): 1. Magni in ore 4'46" (media di 36,537); 2. Dekers a 1'; 3. Van Est a 2'; 4. Astrua a 2'48"; 5. Kubler a 2'58"; 6. Coppi a 3'; 7. Bobet a 3'10"; 8. Geldhof a 3'11"; 9. Bertin a 3'14"; 10. Ockers (Gilardengo) a 3'17"; 11. Monti a 4'21"; 12. Kubler a 4'38"; 13. Geldhof a 5'32"; 14. Bertin a 6'37"; 15. Astrua a 7'56"; 16. Kubler a 11'14"; 17. Grosso a 13'35".

Classifica generale (km. 1.000): 1. Magni in ore 4'46" (media di 36,537); 2. Dekers a 1'; 3. Van Est a 2'; 4. Astrua a 2'48"; 5. Kubler a 2'58"; 6. Coppi a 3'; 7. Bobet a 3'10"; 8. Geldhof a 3'11"; 9. Bertin a 3'14"; 10. Ockers (Gilardengo) a 3'17"; 11. Monti a 4'21"; 12. Kubler a 4'38"; 13. Geldhof a 5'32"; 14. Bertin a 6'37"; 15. Astrua a 7'56"; 16. Kubler a 11'14"; 17. Grosso a 13'35".

Classifica generale e per categorie

Buon piazzamento assoluto di Giletti - La Nuova Fiat 1100 a oltre 107 all'ora di media

Brescia, lunedì sera.

Ecco le classifiche ufficiali delle Mille Miglia:

Classifica assoluta: 1) Giannino Marzotto-Crosara su Ferrari 4100 km. 1.000 in 7'13" media km. 142,127; 2) Fangio-Rolfo su Lancia 2000, 11'44"; 3) Bonetto-Cavalli su Lancia 2000, 11.59'39"; 5) Parnell-Kiernatanski su Ferrari 4100, 12.11'39"; 6) Maglioli-Lanfri su Lancia 2000, 12.14'39"; 7) Pozzi-Pagliarini su Ferrari 3000, 12.16'39"; 8) Taraglì-Scotti, Ferrari, 12.30'39"; 9) Piotti-Bonetti, Ferrari, 12.31'39".

Ai ragazzi del Torino la «Coppa Gabetto»

Le squadre ragazzi del Torino ha vinto ieri sul campo del G.S. Fiat la prima edizione della «Coppa Gabetto». Classifica: 1. Torino 2. Fiat 3. Lancia 4. Juventus 5. Pro Dorina 6. Sav Grosso 7. Ceriani 8. Cavallaro.

Ecco le schieramento della squadra vincitrice: Molina; Berlino, Ferrero; Ferrero, Ferrero, Sevino; Cassiella, Ezzietti, Zanin, Giordano, Danesi.

Classifica (km. 1.000): 1. Giletti-Bertocchi, Maserati, 11.28'42"; 2. Manzoni-Ciancarelli, Ferrari, 11.29'42"; 3. Ascari-Bonetti, Ferrari, 11.32'42"; 4. Parnell-Kiernatanski, Ferrari, 11.35'42"; 5. Trossi-Bruni, Ferrari, 12.12'42"; 6. Monetta-Vitali, Fiat 8V, 12.29'42"; 7. Lelio di Orsolo, Fiat 8V.

Sport, oltre 2000 cmc.: 1. Giletti-Bertocchi, Maserati, 11.28'42"; 2. Ascari-Bonetti, Ferrari, 11.32'42"; 3. Trossi-Bruni, Ferrari, 12.12'42"; 4. Parnell-Kiernatanski, Ferrari, 12.15'42"; 5. Trossi-Bruni, Ferrari, 12.12'42"; 6. Monetta-Vitali, Fiat 8V, 12.29'42"; 7. Lelio di Orsolo, Fiat 8V.

Sport, oltre 2000 cmc.: 1. Giletti-Bertocchi, Maserati, 11.28'42"; 2. Ascari-Bonetti, Ferrari, 11.32'42"; 3. Trossi-Bruni, Ferrari, 12.12'42"; 4. Parnell-Kiernatanski, Ferrari, 12.15'42"; 5. Trossi-Bruni, Ferrari, 12.12'42"; 6. Monetta-Vitali, Fiat 8V, 12.29'42"; 7. Lelio di Orsolo, Fiat 8V.

Sport, oltre 1100 cmc.: 1. Veneziani-Gaetani su Gara in 12.4'42" (media Km. 135,161); 2. Santi-Bassi, Osca, 12.30'30".

Sport cc. 2000 cmc.: 1. Giletti-Bertocchi su Maserati, 11.28'42"; 2. Manzoni-Ciancarelli, Ferrari, 11.29'42"; 3. Ascari-Bonetti, Ferrari, 11.32'42"; 4. Parnell-Kiernatanski, Ferrari, 12.15'42"; 5. Trossi-Bruni, Ferrari, 12.12'42"; 6. Monetta-Vitali, Fiat 8V, 12.29'42"; 7. Lelio di Orsolo, Fiat 8V.

Sport cc. 1100 cmc.: 1. Veneziani-Gaetani su Osca in 12.4'42" (media Km. 135,161); 2. Santi-Bassi, Osca, 12.30'30".

Sport cc. 2000 cmc.: 1. Giletti-Bertocchi, Maserati, 11.28'42"; 2. Manzoni-Ciancarelli, Ferrari, 11.29'42"; 3. Ascari-Bonetti, Ferrari, 11.32'42"; 4. Parnell-Kiernatanski, Ferrari, 12.15'42"; 5. Trossi-Bruni, Ferrari, 12.12'42"; 6. Monetta-Vitali, Fiat 8V, 12.29'42"; 7. Lelio di Orsolo, Fiat 8V.

Sport cc. 1100 cmc.: 1. Veneziani-Gaetani su Osca in 12.4'42" (media Km. 135,161); 2. Santi-Bassi, Osca, 12.30'30".

Sport cc. 2000 cmc.: 1. Giletti-Bertocchi, Maserati, 11.28'42"; 2. Manzoni-Ciancarelli, Ferrari, 11.29'42"; 3. Ascari-Bonetti, Ferrari, 11.32'42"; 4. Parnell-Kiernatanski, Ferrari, 12.15'42"; 5. Trossi-Bruni, Ferrari, 12.12'42"; 6. Monetta-Vitali, Fiat 8V, 12.29'42"; 7. Lelio di Orsolo, Fiat 8V.

Sport cc. 1100 cmc.: 1. Veneziani-Gaetani su Osca in 12.4'42" (media Km. 135,161); 2. Santi-Bassi, Osca, 12.30'30".

Sport cc. 2000 cmc.: 1. Giletti-Bertocchi, Maserati, 11.28'42"; 2. Manzoni-Ciancarelli, Ferrari, 11.29'42"; 3. Ascari-Bonetti, Ferrari, 11.32'42"; 4. Parnell-Kiernatanski, Ferrari, 12.15'42"; 5. Trossi-Bruni, Ferrari, 12.12'42"; 6. Monetta-Vitali, Fiat 8V, 12.29'42"; 7. Lelio di Orsolo, Fiat 8V.

Sport cc. 1100 cmc.: 1. Veneziani-Gaetani su Osca in 12.4'42" (media Km. 135,161); 2. Santi-Bassi, Osca, 12.30'30".

Sport cc. 2000 cmc.: 1. Giletti-Bertocchi, Maserati, 11.28'42"; 2. Manzoni-Ciancarelli, Ferrari, 11.29'42"; 3. Ascari-Bonetti, Ferrari, 11.32'42"; 4. Parnell-Kiernatanski, Ferrari, 12.15'42"; 5. Trossi-Bruni, Ferrari, 12.12'42"; 6. Monetta-Vitali, Fiat 8V, 12.29'42"; 7. Lelio di Orsolo, Fiat 8V.

Sport cc. 1100 cmc.: 1. Veneziani-Gaetani su Osca in 12.4'42" (media Km. 135,161); 2. Santi-Bassi, Osca, 12.30'30".

PELI Dopo d'aver tutto provato, si ritorna sempre ai PELI, la nuova crema sintetica brillante, dovuta grazie alle originali Acque Tiurbaga che da 30 anni continuano a dare la gioia di vivere ai PELI. Tubetto L. 100.
In vendita nelle Profumerie. Non trovando il prodotto presso il vostro barbiere, rifiuta le imitazioni.
Labor. Scientia del Popolo Corso Francia 276 - Torino (Gru)

BICICLETTE EXTRA FINI 200 MENSILI AGENZIA HERTZ MONGINEVRO, 11

MOBILI GIOVANONE Corso Francia 9

FRIGORIFERI MACCHINE CUCIRE-RADIO LOTTI VIA MAZZINI 41

MALATI DI STOMACO L'ULCERA GASTRO-DUODENALE si cura e guarisce senza operazione nel tratamento del Dr. MAGAN. Torino: v. P. Micca 4, 1. M-11, ore 9-12 Milano: Via Manzoni 29, 2. M-11, ore 9-12 Genova: Ass. Cor. Mazzini, 23, 4. 9-12 Alessandria: Alb. Europa, 1. 4. 9-12

Dr. BARAVALLE - Specialista in Malattie della pelle e sifilo-nervose Nervosa - Ore 9.30-12 e 16-19. Via Vandone 6 - Tel. 51-719

Dott. A. BUNNET - Specialista Veneree e pelle - Diagnosi e cura in 3 giorni - Consultazioni ore 15-18 - Ex Umberto 23 - Ore 9-12, 14-19

Malattie veneree, pelle, nervose e delle glandi ne a secondo dei Dottori BOTTINI BARCIANI-VALLE Via Sonn 17 Ore 11 15 Tel. Sabbi 11-19

Dott. Prof. V. MANUGUERRA - Tel. 41-080 Specialista veneree e pelle Via Vandone 6 - Ore 9-12, 16-21 Giorni festivi 9.30-10 e 11.30-19.30

FABBRICA LAMPADARI A. CAPPELLI Via Boucheron, 8 Tel. 519-520

INFORMITALIA Informazioni Commerciali Milano, Perugia 4 Tel. 20-000

Ecco il pericolo numero uno dei vostri indumenti invernali: la tarma che sembra della pelle. Conservate lontano da sua donna se attinti.

Le tarme si dissiparono in diverse specie, ovunque un proprio compo di odiano; una attacca le pelliccie, non le lana, un'altra i tappeti ecc.

Per sicurezza custodire in buoni e cassetti, le pellicce, le coperte e gli altri vostri indumenti invernali contro pericoli abbondantemente, dopo averli ben puliti e spolverati, di D.D.T. in polvere A.R.P.A.

Nebulizzate invece con l'AEROSOL D.P.D. l'interno degli armadi e dei cassetti, prima di riporvi gli indumenti da conservare, dovendo precisamente inte operazione.

Solo con il D.D.T. in polvere o l'AEROSOL D.P.D. delle Benedizioni Farodi-Delfino, vostri amici fedeli, difenderete vostro camerone ogni tipo di tarme nemico numero uno degli indumenti invernali.

BOMBRINI FARODI-DELFINO

SOME RIGHTS RESERVED