

col Bardahl
ogni 100 km.
10 km. gratis

BARDAHL



La riduzione del 75% dell'attrito ad opera del Bardahl, abbassa a sua volta del 30% la temperatura del motore e consente un minor consumo di olio (circa un 20%) e di carburante (circa il 5%).

La diminuzione di temperatura del motore è di particolare vantaggio quando si tengano elevate velocità o si debbano affrontare lunghe e forti salite. I vantaggi meccanici ed economici derivanti dall'uso del Bardahl sono di per sé evidenti: minor consumo di olio e di carburante, minori spese di manutenzione, nessuna preoccupazione per la lubrificazione, maggior rendimento, vita sana e sempre più lunga del motore.

Chiedete letteratura illustrativa alla Soc. Arcom - Firenze - via de' Pucci 11

**Non vi diciamo: "provate il Bardahl"
vi diciamo "adottate il Bardahl", perchè
il Bardahl non è il rimedio ad un male
passeggero, ma è un nuovo e razionale
regime di vita per il vostro motore.**

Predominio della Lancia nel Giro delle Calabrie e vittoria assoluta della coppia Palmieri-Maggio

Per la quinta volta, il 2 agosto, sul classico ma duro percorso di 723 Km. si è disputato il Giro Automobilistico delle Calabrie. La prova ormai affermata come una delle più probanti ha superato le edizioni precedenti perchè ha avuto fasi emozionanti ed incerte dall'inizio alla fine non solo per la vittoria assoluta ma anche per quelle di categoria. Hanno preso il via da Catanzaro 84 dei 107 iscritti così ripartiti: Cat. Turismo 30, Gran Turismo 22, Sport Inter. 29, Sport Commerciale 5, a loro volta suddivisi in ben 14 classi.

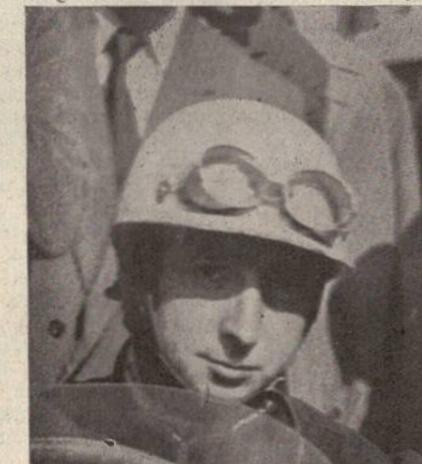
Alla presenza di tutte le autorità locali la Fiat 500 c di Vivaldi apre la serie delle partenze chiuse dalla Ferrari 3000 di Stagnoli. Molte le macchine e i piloti candidati alla vittoria ma solo i più preparati hanno portato a termine la pesante corsa che mette a tutta prova uomini e macchine. Per dare un'idea dell'asprezza del tracciato facciamo notare che nei primi 250 Km. di corsa la media del più veloce è stata di poco superiore ai 70 Km/h.

La vittoria di massa conquistata dalla Lancia, unica squadra ufficiale in campo, è frutto di una intensa ed accurata preparazione, e se è ormai accertato che questa sta alla base di ogni successo, in questa competizione la Lancia ha fatto scuola.

Passiamo ora dalla cronaca della corsa incominciando dai concorrenti in lotta per il successo assoluto. La gara si inizia con un attacco a fondo di Bellucci su Alfa Romeo 2000 « Disco Volante » che al primo controllo, Km. 45 dalla partenza, comanda nettamente la classifica e mentre si va sviluppando il piano tattico delle Lancia con un attacco a fondo e Bellucci cede per rottura del ponte, fanno un'apparizione nelle posizioni di testa Mancini, Musitelli e Musso ma con le Lancia a ridosso. Tutto faceva sperare in una lotta spasmodica fin sul traguardo ma l'arrivo compatto della squadra Lancia in testa alla classifica al primo controllo di Catanzaro, ha fatto cadere ogni illusione. Infatti il margine conquistato nel tratto misto da queste non veniva più recuperato dai diretti inseguitori, così Palmieri, Piodi, Anselmi e Bona, superata Reggio si ripresentavano al traguardo di Catanzaro ancora al comando e con minimi distacchi. Piodi che aveva quasi sempre tenuto il comando della corsa per una malaugurata foratura a pochi chilometri dal traguardo si vedeva soffiato il primo posto dal compagno di scuderia Palmieri che per altro l'aveva sempre seguito con brevissimo distacco. Se Palmieri non ha battuto il record della corsa detenuto da P. Marzotto ciò non va a suo demerito perchè conosciamo tutti quale è il valore di quest'ultimo, specie come stradista oltre che del mezzo più potente di cui disponeva.

Nelle altre categorie conferma delle stesse macchine e tranne rare eccezioni degli stessi piloti. Vittoria scontata in

partenza quella della Dyna Panhard nella 750 turismo in virtù della sua più moderna concezione tecnica oltre che della maggior cilindrata col sempre migliore Bianchedi per altro contrastato da Porfiri finchè questi ha avuto la macchina in piena efficienza. Mentre nella 1100 la vittoria è andata allo sperimentato De Santis che ha bissato la vittoria dello scorso anno va ricordato che questa è stata una delle classi più combattute avendo visto al comando rispettivamente Ganni, Siciliani, Ricciardi e Alquati i quali per aver chiesto troppo al loro mezzo sono stati da questi traditi. Nulla di notevole nella 1500 che ha visto sempre in testa fino



Piero Palmieri, il brillante pilota della Lancia Aurelia 2500 G.T. vincitrice del Giro della Calabria.

al traguardo la coppia Massi-Bonanno e neppure nella 2000 dove il bravo Della Favera con l'Alfa Romeo 1900, benchè partito con i freni non troppo efficienti, non ha avuto praticamente avversari confermando la sua classe e quella della vettura.

Passando alla Gran Turismo, la 750 dopo un brillante inizio di Lippi e della D.B. Zagato ha visto prima al traguardo la D.B. Zagato del forte Monteverdi che è venuto fuori alla distanza, mentre la 1100 è stato un monologo del bravo Zagato e della vettura omonima sempre più efficiente, la 2000 ha visto l'affermazione del regolare Colucci e della Lancia B-20 di 2000 cc.

Della oltre 2000 abbiamo detto elogiando i trionfatori del giro per cui passiamo alla Categoria Sport.

Nella 750 Saccani, finalmente con un mezzo adeguato alle sue possibilità, malgrado una lunga sosta per guasti, ha rimontato lo svantaggio nettamente distanziando i suoi avversari e vincendo con autorità ha colto quel successo che nella scorsa edizione gli era mancato per un guasto al motore. Lotta incerta nella 1100 tra la Ermini di

Brandi, la Stanguelini di Rossi e la Osca di Zappalà; riusciva a prevalere quest'ultimo dopo aver più volte perduto la posizione di testa ad opera del tenace Rossi; quindi ennesima vittoria della Osca, rivelazione di un pilota e sfortunato di Brandi costretto a fermarsi quando era in seconda posizione. La 2000 ha visto il folgorante inizio di Bellucci e fermatosi questi, la incontrata vittoria di Musso e della Maserati dalla quale vettura per la verità su questo percorso ci aspettavamo di più. Ottimo secondo il sempre combattivo Musitelli il quale è stato più volte in testa alla sua categoria. Niente di eccezionale nella oltre 2000 dove scomparso in breve tempo Stagnoli, Mancini che per la verità è stato sempre al comando, ha fatto corsa a se.

Come al solito la sport commerciale è stata un fallimento e se non fosse stato per alcuni concorrenti che per fiuto hanno preferito prendere il via in questa categoria, sarebbe rimasta priva di concorrenti. Meritata la vittoria dell'ottimo Scaletta sempre presente a questo giro.

Fra i ritirati oltre ai già menzionati da segnalare Della Beffa, Carini, i fratelli Zurlo che con la prestigiosa Porsche avevano fatto una corsa degna di lode, e altri.

Chudiamo queste note con un elogio ai bravi dirigenti l'Automobile Club di Catanzaro i quali puntualmente ogni anno regalano agli sportivi calabresi un superbo spettacolo frutto della loro volontà e della loro passione

SILVIO ROMEO

Le classifiche:

Turismo Internazionale fino a 750 cc.:
1. Bianchedi-Cecchi (Dyna Panhard) 10.05'16", media Km. 68,417 (nuovo primato, primato precedente Gemelli Km. 67,347); 2. Porfiri-Marino (Dyna Panhard) 10.33'19" 3. Caracciolo-Taranto (Fiat 500 C) 10.52'45".

Classe fino a 1100 cc.: 1. De Santis-Gianni (Fiat 1100) 9.18'22"2/5, media 77,689 (nuovo primato, primato precedente, De Santis su Fiat 1100, Km. 71 e 658); 2. Matrullo-Santucci (Fiat 1100) 9.33'04"; 3. Natoli-Donato (Fiat 1100) 9.40'22"4/5.

Classe fino a 1500 cc.: 1. Massi-Bonanno (Fiat 1400) 9.36'03", media Km 75,305 (nuovo primato, p. pr. Espes su Aurelia, Km. 73,384); 2. Anelli-Bitetti (Fiat 1400) 9.58'35"; 3. Matteucci-Morelli (Fiat 1400) 10.11'18".

Classe fino a 2000 cc.: 1. Della Favera-Barbieri (Alfa Romeo 1900) 9.14'24" e 4/5, media Km. 78,235 (nuovo primato, p. pr. Bellucci su Alfa Romeo Km. 75 e 698).

Gran Turismo Internazionale - Classe fino a 750 cc.: 1. Monteverdi-Nember (D.B. Zagato) 11.51'14", media Km. 60 e 992; 2. Castellarini-Fausto (Dyna Panhard) 12.09'06"4.

Classe fino a 1100 cc.: 1. Zagato-Faggetti (Zagato 1100) 9.02'58", media Km.

(continua a pag. 46)

Documentation

MONDIAL PISTON

MODENA **FERRARI** ITALIA
automobili



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 40.87 - Casella Postale 222 - Ufficio Merano - Telefono 24

the world champion amongst pistons

MONDIAL PISTON Co. - Corso Bramante 47 - TURIN

Phones 69.38.00 - 69.09.52

Notiziario Sportivo

Chancel su Panhard vince il G. P. di Caen

Il Gran Premio di Caen, aperto alle vetture sport, ha riscontrato un successo al di là di tutte le previsioni e ciò in virtù di una formula di corsa ad handicap indovinatissima che ha reso spettacolari ed avvincenti le fasi della accanita contesa.

Ben 17 vetture si sono allineate alla partenza, dalla pissolissima Dyna Panhard di 745 cc. alla mastodontica Talbot 4.483 cc., alle Porsche, Simca, Osca, Frazer Nash, Maserati, Gordini, Aston Martin e H.W.M.

Le Panhard erano le prime a scattare sul veloce circuito iniziando così la rombante sarabanda che continuerà per ben 86 giri, pari a Km. 303. Con un handicap di 10' partiva la prima Osca pilotata da Péron; 6' più tardi prendeva il via anche la Osca di Said. Le macchine italiane non avevano però soverchia fortuna cosicché dopo pochissimi giri erano costrette all'abbandono.

Levegh che era al volante della colossale Talbot di 4.483 cc. di cilindrata, nonostante la formidabile potenza del suo mezzo meccanico non fu in grado di recuperare lo svantaggio (30'14") col quale era partito; anzi nella foga di questa inutile rincorsa sottoponeva la sua Talbot ad un eccessivo sforzo che gli doveva poi essere fatale.

L'argentino Miérés su Gordini che godeva i favori del pronostico, nonostante l'handicap di 22'50" impostigli, senza qualche sosta supplementare avrebbe potuto confermare le speranze che molti appassionati riponevano in lui. Il fatto di avere terminato nello stesso giro del vincitore, conferma la precedente supposizione.

La prestazione della Panhard vincitrice di Chancel non ha bisogno di elogi. La minuscola vettura ha meravigliato tutti per la sua perfetta regolarità e nulla hanno potuto contro di essa le bellissime prove della Maserati di Mathieson, dell'Aston Martin di

Whitehead, della Gordini di Lucas e della H.W.M. di Abecassis.

La classifica:

1. Chancel (Panhard) 2.53'17"2/10, media 104 Km. 905; 2. Bonnet (Panhard-D.B.), 2.53'27"; 3. Mérés (Gordini), 2.55'17"; 4. Mathieson (Maserati), a 1 giro; 5. Whitehead (Aston-Martin), a 1 giro; 6. Lucas (Gordini), a 4 giri; 7. Abecassis (H.W.M.), a 4 giri; 8. Gillberg (Frazer-Nash), a 6 giri; 9. Debon (Simca), a 7 giri; 10. Olivier (Porsche), a 22 giri; 11. Plantivaux (Panhard), a 33 giri; 12. Moynet (Panhard-D.B.), a 34 giri; 13. Levegh (Talbot), a 64 giri; 14. Crespin (Gordini), a 67 giri; 15. Veuillet (Porsche), a 81 giri; 16. Péron (Osca), a 81 giri; 17. Said (Osca), a 84 giri.

Il 2° Trofeo Supercortemaggiore abbinato ad una Lotteria Nazionale

La sezione corse dell'A.G.I.P. sta organizzando anche quest'anno il « Il Trofeo Supercortemaggiore » insieme con l'Automobile Club di Milano e col concorso di quelli di Piacenza e di Bolzano. E' stato compilato il nuovo regolamento che, pur mantenendo inalterate le caratteristiche essenziali dell'originale e appassionante prova, comporta modifiche e innovazioni tendenti a renderla sempre più gradita alla massa degli automobilisti. La gara si svolgerà il 5 settembre prossimo sullo stesso percorso dello scorso anno: però nella presente edizione la gara sarà divisa in due settori, di cui il secondo, più difficile, è per lunghezza la quarta parte del primo; questo va da Cortemaggiore a Bolzano, il secondo da Bolzano a Merano per il passo della Mendola e delle Palade. I concorrenti potranno percorrere il primo settore alla velocità che riterranno più opportuno, purché non inferiore ai 45 Km/h.; il secondo settore dovrà essere percorso esattamente in un quarto del tempo impiegato per il primo.

Seguirà, il giorno successivo, sul cir-

cuito di Merano, una gara di velocità pura per vetture Sport. Le due prove verranno accomunate a una ricchissima Lotteria Nazionale aperta a tutti i clienti dell'A.G.I.P.

I records di velocità dell'U.R.S.S.

La radio sovietica ha in questi giorni annunciato che due piloti russi si sono cimentati contro il cronometro ed hanno stabilito più records di velocità.

Aleksei Ambrosenkov, su una Zvezda di 500 cc. ha coperto 50 chilometri alla media oraria di km. 172,084. Nella classe 350 cc. lo stesso pilota ha realizzato sul chilometro la velocità di 215,182 km/ora. Su una piccola vettura di 250 cc. Edouard Lorent ha invece raggiunto su un tracciato di 50 km. la bella media di km/h 160,829.

La radio ha poi specificato che la macchina di Ambrosenkov è stata costruita nel 1946. I pezzi base derivano da vetture strettamente di serie quale la Moskytch e la Pobieta, ed inoltre è equipaggiata di un motore intercambiabile e amovibile che permette di prendere parte indifferentemente a competizioni di 500 e di 250 cc.

Per quanto riguarda la piccola 250 di Lorent, essa è stata disegnata dal suo pilota che è un abilissimo meccanico.

Il primo Rallye di Bayonne vinto da una Dyna-Panhard

Organizzato dall'Associazione Sportiva dell'A.C. Basco-Béarnais, con il concorso del sindacato d'iniziativa di Bayonne, si è svolto il primo Rallye di Bayonne che ha visto la brillante affermazione dell'equipaggio Cantet-Sers su Dyna Panhard.

Il Rallye aveva raccolto 38 iscrizioni, ma soltanto 32 equipaggi hanno preso la partenza. Le dure asperità pirenaiche hanno selezionato inesorabilmente i concorrenti che alla prova di velocità di Bayonne si vedevano ridotti a 17.

La superiore abilità e la più dosata cronometricità di Cantet-Sers ha pre-



"SEGMENTI KIKLOS,, s.r.l. - TORINO

CORSO P. ODDONE N. 28 - TELEFONO 22.733

Il solo segmento che partecipi alla fama mondiale della

Ferrari

NORMALI - CONFORMABILI - PLACCATI IN CROMO

valso su tutti. Tuttavia degne di ammirazione sono state le performances fatte registrare da Dominique-Virmouroux (*Dyna-Panhard*), da Puyoo - Favard (*Citroen 11 CV*), da Nogues-Aspitarte (*Renault 1062*), da Fredmesch-Mme Mechain (*Porsche 1500*) e da Clement e Mme (*Siata*).

Errata corrige

Nel resoconto della 21.a Coppa del Montenero apparsa sul n. 27 del 25 luglio, nell'esaltare i protagonisti della bella gara, l'articolista tra l'altro vi scriveva: «... la lotta si è avuta specialmente ai primi giri quando cioè i tre campioni italiani (Taraschi 1950, Leonard 1951, Casella 1952)... »

In verità Taraschi pur essendo un ottimo pilota e pur avendo vinto diverse corse non ha mai avuto l'onore di fregiarsi del titolo di Campione d'Italia, che anche nel 1950 è stato appannaggio di Sesto Lombardi.

Nel porgere le nostre scuse per l'involontario sbaglio, auguriamo al valoroso Leonard nuovi successi ed... il titolo di Campione d'Italia anche per il 1953.

Un'altra inesattezza ci è sfuggita sullo stesso fascicolo (e in fatto di errori di stampa ci si consenta di dire il rituale « chi è senza peccato scagli la prima pietra » poichè solo chi è uso a

correggere bozze ben sa come i refusi amino subdolamente mimetizzarsi per poi saltar fuori visibilissimi quando ormai il giornale è bello e che stampato) e precisamente nella classifica della «1^a Valli del Levante Ligure» ove è stato dato per sesto classificato il concorrente Mario Angiolini mentre la sua posizione è quella di quinto pari merito con Francesco Gualco. Chè infatti i due scarti sono identici.

L'occasione ci è inoltre propizia per degnamente esaltare la passione di Mario Angiolini che è un Grande Invalido di Guerra per ferite alla spina dorsale e che pur in si menomate condizioni fisiche non esita a partecipare anche a gare impegnative e faticose sorretto sempre dal suo spirito tutt'ora bersagliere.

G. P. DI GERMANIA

(Continuazione da pag. 39)

rimessa la ruota. Così il pubblico sparpagliato lungo il percorso non ci capisce più nulla.

Farina intanto ha raggiunto e superato sul rettilineo del traguardo Fangio ed Hawthorn e comanda con tutta sicurezza la corsa che si concluderà con un nuovo trionfo dell'ex Campione del

Mondo che si dimostra sempre e più che mai degno del titolo.

Ascarì dopo un inseguimento velocissimo, ed in questa seconda fase farà registrare al suo attivo il giro più veloce della giornata a Km/h. 137.780, è nuovamente colpito dalla sfortuna e deve definitivamente abbandonare.

Vittoria trionfale di Farina che con la Ferrari ha dato sui 410 chilometri di gara più d'un minuto a Fangio (*Maserati*) che a sua volta ha regolato Hawthorn.

GIRO DELLE CALABRIE

(Continuazione da pag. 41)

79.893; 2. Poilucci-Vinattieri (*Zagato 1100*) 9.26'28"; 3. Pellegrini-Bragadin (*Fiat 1100*).

Classe fino a 2000 cc.: 1. Colucci-D'Ippolito (*Lancia B 20*) 8.41'22", media Km. 83,202; 2. Castelli-Miodini (*Alfa Romeo 1900*) 9.50'26"; 3. Pancaldi-Aloi (*Alfa Romeo 1900*) 10.02'08".

Classe oltre 2000 cc.: 1. Palmieri-Maggio (*Lancia 2500*) 8.01'44", media Km. 90,049 (nuovo primato, p. pr. Cornacchia su Ferrari, Km. 81,370); 2. Piodi-Veglio (*Lancia 2500*) 8.02'01"; 3. Anselmi-Bronzoni (*Lancia 2500*) 8.12'45"4.

Sport Commerciale - Classe fino a 2000 cc.: 1. Scaletta-Ramacciotti (*Alfa Romeo 1900*) 9.03'44", media Km. 79 e 781; 2. Fiordelisi (*Fiat Siata*) 9.33'08"2.
Sport Internazionale - Classe fino a

L'antifurto che inchioda al terreno la vostra automobile



ANTIFURTO
ARTIGLIO
(BREVETTATO)

- L'antifurto ARTIGLIO brevettato è un dispositivo prettamente meccanico
- Non richiede alcuna modifica agli organi di comando
- Non richiede forature al tubo comando guida
- È di facile e rapida applicazione

MILANO L'Autoaccessorio

Piazza Duca D'Aosta, 1
Telefoni 639.896/7

ROMA Radiovittoria

Via Ripetta, 254 - 255
Telefono 687.318

CERISOLA

Piazza Oberdan, 4 - MILANO - Telefono 27.86.41

ECCO LA "NSF", MASCHIANTE
(BREVETTATA)

VITE DEL PROGRESSO

DAL Ø MA 2,6
AL Ø MA 8
TUTTE LE FORME
DI TESTA



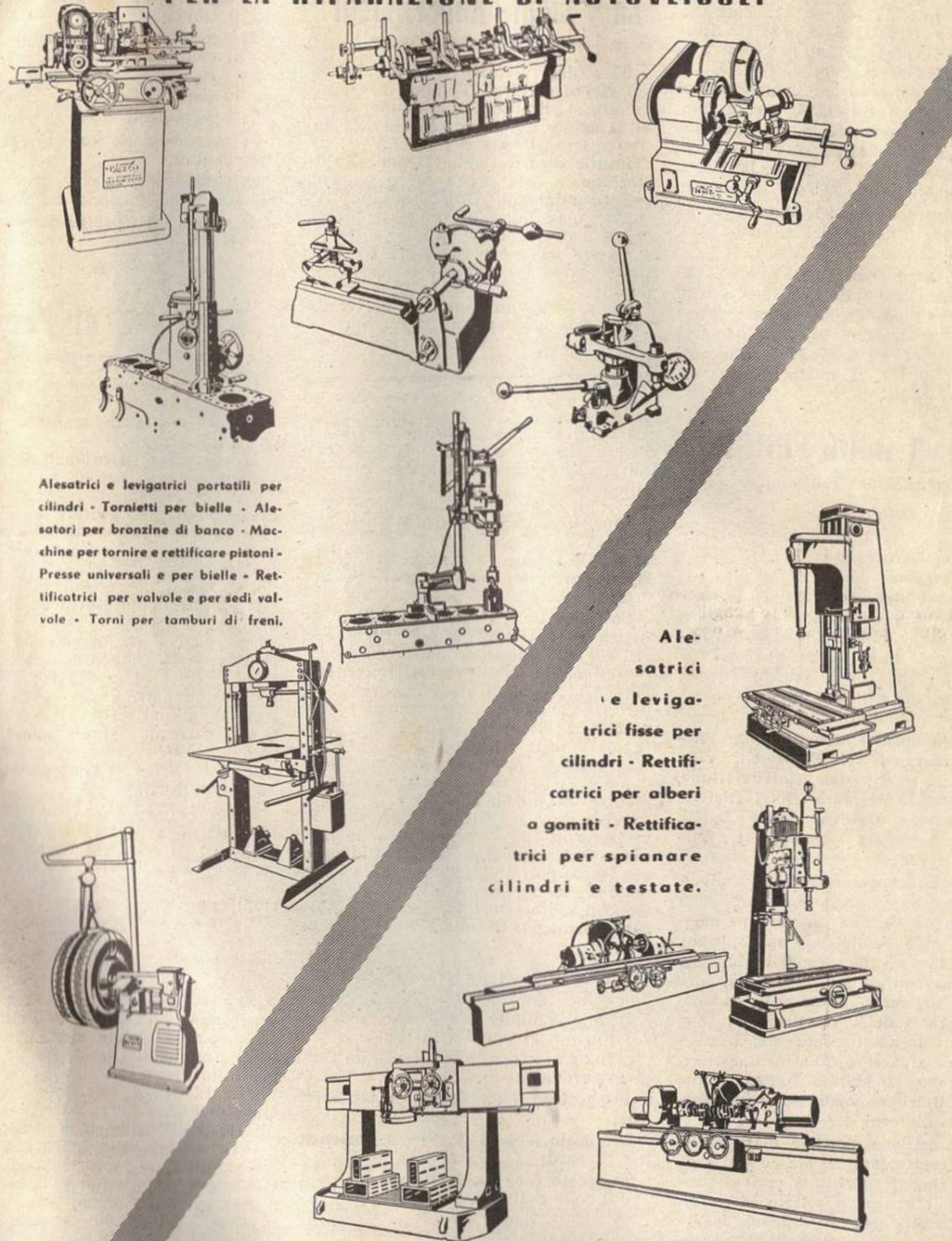
- TAGLIA DA SÈ I CONTROFILETTI a passo metrico
- SI ADOPERA PER QUALSIASI MATERIALE fino alla resistenza di 60 Kg/mm². (ottone - acciaio - rame - ghisa - alluminio - bachelite - ecc.)
- ISTRUZIONI E CAMPIONI A DISPOSIZIONE
- CONSEGNE PRONTE O SOLLECITE

Rappresentanza generale della:



NÜRNBERGER SCHRAUBENFABRIK
UND ELEKTROWERK G. m. b. H.
NÜRNBERG - W

MACCHINE E ATTREZZATURE PER LA RIPARAZIONE DI AUTOVEICOLI



Alesatrici e levigatrici portatili per cilindri - Tornietti per bielle - Alesatori per bronzine di banco - Macchine per tornire e rettificare pistoni - Presse universali e per bielle - Rettificatrici per valvole e per sedi valvole - Torni per tamburi di freni.

Alesatrici e levigatrici fisse per cilindri - Rettificatrici per alberi a gomiti - Rettificatrici per spianare cilindri e testate.

S. A. OFF. MECC. BERTONI & COTTI

BERCO

Sede: MILANO - Via Scarlatti 26
Stabilimenti: COPPARO (Ferrara)