

CIRCUITO DI PIACENZA PRIMA PROVA DEL CAMPIONATO NAZIONALE

Su di un percorso cittadino di 3300 metri di sviluppo, costituito principalmente dallo Stradone Farnese e dal viale del Pubblico Passeggio dei bastioni, si è svolta a Piacenza l'11 maggio una attraente serie di confronti nella categoria sport, valevole come prima prova del campionato italiano.

La manifestazione era vivamente attesa anche per il debutto della Ferrari 125, che avrebbe dovuto essere presente con due esemplari del suo nuovo prodotto. All'ultimo tuttavia scese in lizza solo la vettura pilotata da Cortese (sull'altra aveva provato Farina). E sarebbe stata bastante per animare la gara delle 1500, ammesso che ce ne fosse bisogno, e per assicurare di primo acchito una brillante vittoria a Enzo Ferrari. Perché, se anche non pote misurarsi con la due litri che Villoresi non ricevette a tempo, la macchina di Cortese dovette spiegare le sue possibilità per recuperare il tempo perduto all'inizio (pare per eccesso di lubrificazione) e le dimostrò chiaramente rimontando il gruppo che fino a circa metà gara era stato condotto da Angelini con la Maserati. La vittoria della Ferrari sembrava ormai inconfutata; ma un guasto che nulla aveva a che fare con la bontà in sé della nuova costruzione (rottura della pompa di alimentazione) fermava improvvisamente ed irrimediabilmente Cortese a quattro giri dalla fine e Barbieri, superato l'ottimo Angelini, terminava primo al volante della Maserati ad una media di oltre 107 km/h.

Anche nella classe 1100 cmc c'era però qualche cosa da vedere, e l'aspettativa non è stata vana. Righetti portava in gara una Fiat preparata da Stanguellini, con telaio in tubi e peso complessivo molto ridotto. La nuova macchina ha sostenuto il collaudo in modo da non lasciar dubbi sulle sue brillantissime doti; tant'è vero che, grazie anche all'abilità del pilota, essa ha realizzato una velocità superiore, sia pur di poco, a quella segnata dal vincitore della classe oltre 1100. La 1100 è insomma sempre sulla breccia e non sembra ancora aver raggiunto il vertice della sua parabola ascendente. Anche il secondo, Auricchio, non è stato del resto molto da meno, ed ottima è apparsa altresì la prova del promettente Cavacciuti, finito terzo.

Numerosi i concorrenti nella popolare classe 750 cmc, ma non molto animato il con-

Righetti, il vittorioso guidatore, e Stanguellini, il costruttore della vettura più veloce fra quante si diedero battaglia a Piacenza



Partenza della classe oltre 1100 cmc. In prima fila, da sinistra: Cortese (Ferrari); Angelini (Maserati); Rovella (B.M.W.)



Cortese sulla nuova Ferrari 125 a 14 cilindri

fronto. Avalle conduceva dall'inizio alla fine e nelle posizioni retrostanti gli uomini si alternavano con varia fortuna finché le disavventure di Pesci e Francois consentivano a Leonardi di consolidare un buon secondo posto. Buona anche la gara di Taraschi con la Urania, che terminava però alquanto staccata.

Nel complesso, manifestazione di grande interesse, questa di Piacenza. Spettatori assai numerosi, ma anche assai poco disciplinati; tanto che per poco non si dovette sospendere la manifestazione. D'altronde, l'esperienza insegna che non si può pretendere molto dal pubblico se non si provvede a che la sua naturale indisciplinazione sia materialmente contenuta con mezzi adeguati.

Le classifiche:

Classe 750 cmc. (giri 20 - km. 66): 1. Avalle Piero (Fiat) in 41'16"2 alla media di chilometri 95,053; 2. Leonardi Sesto (id.) 41'42"2; 3. Taraschi (Urania) 42'47"6; 4. Lietti Marisa (Fiat) 43'10"4; 5. Martignoni B. (id.) 42'20" (19 giri); 6. Avalle M. (id.) 41'46"6 (19 giri); 7. Di Pace C. (id.) 42'19"2 (19 giri); 8. Zanaboni L. (id.) 43'04"4 (19 giri); 9. Lanzi E. (id.) 42'01"2 (18 giri); 10. Fissore M. (id.) 42'05"4 (18 giri); 11. Bertone G. (id.) 42'08"2 (18 giri); 12. Pesci C. (id.) 42'20" (18 giri); 13. Francois A. (id.) 42'22"4 (18 giri).

Giro più veloce: il 20° di Leonardi in 2'00"2 alla media di km. 98,835.

Ritirati: Maestri al 2° giro, Francesi al 4°, Baldoni al 4°, Tavarrani al 5°, Brandi al 14°, Gorla al 14°, Innocenti al 18°, Matta al 1°, Zagetto al 16°, Rynaldi al 12°.

Classe 1100 (30 giri - km. 95): 1. Righetti N. (Fiat) in 55'09"6 alla media di chilometri 107,686; 2. Auricchio V. (id.) 56'17"6; 3. Cavacciuti C. (id.) 55'57"4 (29 giri); 4. Nisotti F. (id.) 56'03"4 (29 giri); 5. Pinzera G. (id.) 56'37"2 (29 giri); 6. Versolato V. (id.) 56'27"2 (28 giri); 7. Zanella E. (id.) 57'11" (28 giri); 8. Grisoni C. (id.) 56'18" (24 giri).

Giro più veloce: il 15° e il 23° di Righetti in 1'47"6 alla media di km. 110,408.

Ritirati: Eros al 2° giro, Zanetti al 5°, Aloisio al 5°, Bellini al 6°, Brigatti all'8°, Torelli al 6°, Scagliarini al 13°, Bassi al 13°, Ermi al 16°, Testi al 21°.

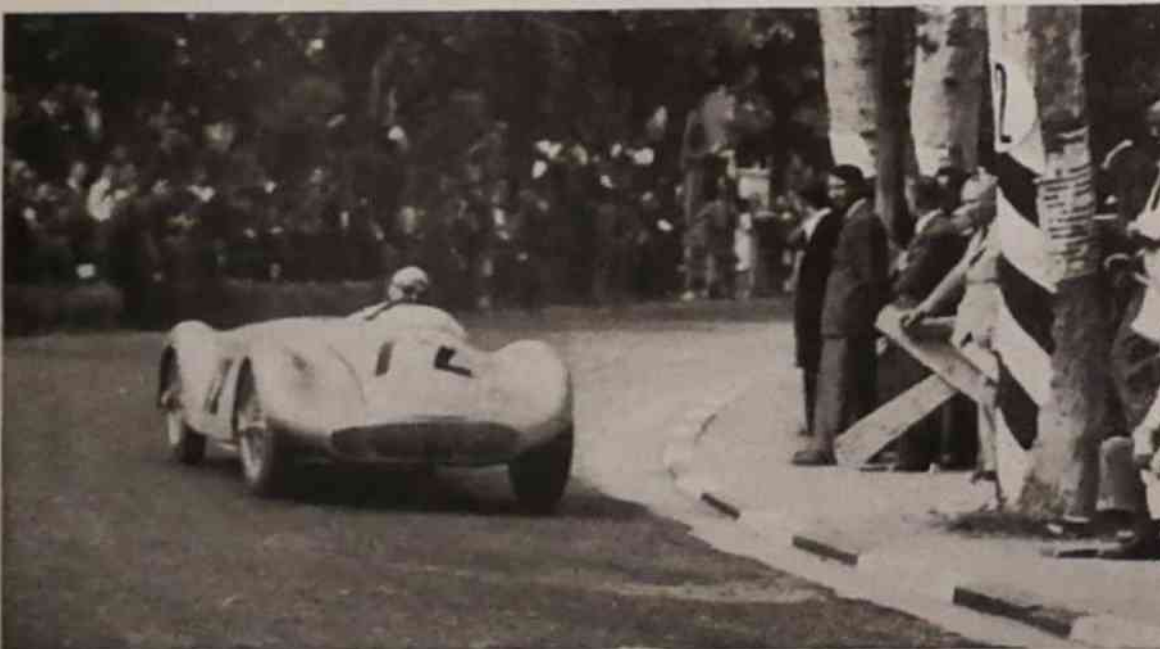
Classe oltre 1100 cmc. (giri 30 - km. 99): 1. Barbieri Guido (Maserati) in 55'24" alla media di km. 107,220; 2. Angelini Mario (id.) 56'06"4; 3. Balestrero Renato (Fiat) 57'29"2

(29 giri); 4. Ranzani Aldo (Lancia Aprilia) 57'05" (27 giri); 5. Cornaggia Gian Maria (Alfa Romeo) 57'08" (27 giri); 6. Adami Enrico (Lancia Aprilia) 57'09" (27 giri); 7. Bianchi Aldo (Id.) 55'42" (26 giri).

Giro più veloce: il 22° di Barbieri (Maserati) in 1'45" alla media di km. 115,338.
Ritirati: Rovelli al 2° giro, Dei al 4°, Azzi al 6°, Beltracchini al 10°, Cortese al 27°, Bracco al 19°.



Guido Barbieri con la Maserati si è affermato nella classe oltre 1100 cmc.



Righelli in piena azione con la nuova Fiat 1100 preparata da Stanguellini



Piero Avalle, vittorioso nella classe 750 cmc.

La Maserati vittoriosa al G. P. di Jersey

Si attendeva in questo G. P. di Jersey il sempre interessante confronto fra E.R.A. e Maserati, per il quale si era recato sul posto anche il nostro Pagani. Questi non poté fare molto, per essersi trovato progressivamente in notevole ritardo; ma a dar chiara prova delle ancora validissime possibilità della Maserati provvidero l'inglese Parnell ed il francese Chiron conquistando i primi due posti e distaccando notevolmente le rivali.

Il percorso era di oltre 257 km. (50 giri), quindi abbastanza impegnativo anche come distanza; nondimeno l'andatura diventava molto sostenuta fin dall'inizio, quando Pagani balzava in testa trascinando nella scia i due francesi e non risparmiava la sua macchina sui rettilinei di notevole lunghezza compresi nel tracciato. Ma, ritardato poco dopo restava in testa Sommer, a cui portava il suo attacco il principe Bira, mentre Chiron seguiva in buona posizione. Il duello terminava abbastanza presto col ritiro di Sommer all'ottavo giro, mentre a sua volta Bira doveva arrestarsi per cambiare una ruota e Parnell passava in testa, mantenendo tale posizione fino in fondo.

Chiron, portatosi in seconda posizione, stava rimontando, ma poi rallentava leggermente, sembra per una errata segnalazione, e non poteva quindi cogliere quella vittoria che probabilmente avrebbe potuto ottenere. Va tenuto presente, al riguardo, che la vicenda dei rifornimenti aveva già di per sé fatto alterare i due uomini alla testa della corsa.

Le classifiche:

1. R. Parnell (Maserati) in 1.53'23", media 133,184 km/h; 2. L. Chiron (Maserati), 49 giri in 1.53'06"; 3. R. Mays (E.R.A.), 48 giri in 1.52'38"; 4. J. Ashmore (E.R.A.).

Giro più veloce: il 25° di Parnell, alla media di 149,200 km/h.

IL CONCORSO DI ELEGANZA A SANREMO

Indetto ed organizzato dal locale A. C. con l'appoggio del Comune e del Casinò si è svolto a Sanremo l'11 maggio il IV Concorso Internazionale di eleganza, al quale hanno preso parte quasi cinquanta vetture presentate da undici case italiane ed estere.

Se queste ultime sono state ammirate forse precipuamente per vari perfezionamenti di carattere più tecnico che estetico (e forse ambedue le cose insieme), i proclami italiani hanno riscosso unanimi consensi di apprezzamento sotto ogni riguardo, grazie alle magnifiche realizzazioni di carrozzieri come Pinin Farina, Allemano, Touring, Ghia. La coppa Città di Sanremo per la macchina più elegante e completa è stata assegnata ad una Lancia-Aprilia carrozzata da Pinin Farina.

Dalla Macchi di Varese sono stati presentati dei veicoli da turismo di nuova costruzione ed un nuovo apparecchio da turismo denominato « 380 ».

Ecco la graduatoria:

Categoria fino a 750 cmc.: 1. Fiat 500 (carrozz. Allemano). - Categoria fino a 1100 cmc.: 1. Fiat 1500 (carrozz. Ghia). - Categoria da oltre 2000 a 3000 cmc.: 1. Alfa Romeo (carrozz. Touring). - Categoria oltre 3000 cmc.: 1. Packard (carrozz. Packard).

Coppa Sanremo: Lancia-Aprilia (carrozz. Pinin Farina), « all'automobile più completa ed elegante ».

Coppa Città dei Fiori: Fiat 1500 (carrozz. Ghia), « per la più elegante vettura di avanguardia ».

Coppa Riviera dei Fiori: Alfa Romeo (carrozz. Touring), « per la più elegante vettura super sport ».