

Vittorie 1952 della Ferrari

2° GRAN PREMIO DI SIRACUSA

16 marzo 1952 1° Ascari

GRAN PREMIO DEL VALENTINO

9 aprile 1952 1° Villoresi

GRAN PREMIO DI PAU

14 aprile 1952 1° Ascari

GRAN PREMIO DI MARSIGLIA

27 aprile 1952 1° Ascari

IX GRAN PREMIO DI NAPOLI

11 maggio 1952 1° Farina

GRAN PREMIO DELLA SVIZZERA-BERNA

18 maggio 1952 1° Taruffi

GRAN PREMIO DI FRANCIA-MONTLHERY

25 maggio 1952 1° Taruffi

COPPA DELLA TOSCANA

1 giugno 1952 1° Sterzi

GRAN PREMIO DI MONACO

2 giugno 1952 1° Marzotto V.

GRAN PREMIO DELL'AUTODROMO-MONZA

8 giugno 1952 1° Farina

CIRCUITO DI BOREHAM (INGHILTERRA)

2 agosto 1952 1° Villoresi

G. P. DI GERMANIA AL NURBURGRING

3 agosto 1952 1° Ascari

AOSTA - GRAN S. BERNARDO

3 agosto 1952 1° Palmieri

GIRO DELLA CALABRIA

3 agosto 1952 1° Marzotto Paolo

CIRCUITO DEL COMMINGES

10 agosto 1952 1° Ascari

12 ORE DI PESCARA

15 agosto 1952 1° Bracco - Marzotto P.

GRAN PREMIO D'OLANDA

17 agosto 1952 1° Ascari
2° Farina
3° Villoresi

10 ORE DI MESSINA

23/24 agosto 1952 1° Biondetti-Cornacchia

CIRCUITO DE LA BAULE

24 agosto 1952 1° Ascari

COPPA INTEREUROPA

7 settembre 1952 1° Sterzi

GRAN PREMIO D'ITALIA

7 settembre 1952 1° Ascari

III GRAN PREMIO DI MODENA

14 settembre 1952 1° Villoresi

Le macchine della Squadra Ufficiale della Ferrari,
come sempre, sono equipaggiate con

FRENI E
FRIZIONI **FREN-DO**

Nella sua IV edizione la Coppa Intereuropa consegue un nuovo, lusinghiero successo

Le vittorie di classe a Sterzi (Ferrari), Musitelli (Ferrari), Lurani (Porsche) e Guarnieri (Zagato)

Inquadrata nella incomparabile cornice del Gran Premio d'Italia e disputata in condizioni meteorologiche ideali, la Coppa Intereuropa, alla sua 4.a edizione, ha avuto un ottimo successo in tutti gli aspetti sotto i quali si sogliono giudicare le manifestazioni motoristiche.

Su queste colonne abbiamo già messo in luce a suo tempo la sua essenza polemica e le ragioni del suo rinvio e della sua impostazione. Non staremo qui a ripetere i motivi già discussi a sazietà.

La Coppa Intereuropa si è disputata colla identica formula degli ultimi due anni ed è stata riservata alle identiche vetture che avevano corso l'anno passato. Quindi i risultati si devono confrontare esclusivamente con quelli del 1951 in cui tutte le condizioni sono state equivalenti.

I partenti sono stati in tutto 31 ed il numero leggermente inferiore a quello del 1951 è pienamente spiegabile con alcune considerazioni che del resto abbiamo già fatto ancora prima che fossero noti i quadri di questa manifestazione. Anzitutto il fatto della « nazionalità » della Intereuropa invece della tradizionale « internazionalità » e quindi mancanza di elementi stranieri, poi ancora l'eccessivo affollamento di corse di questo tipo, proprio nello scorcio del mese, con grave logorio del materiale « Gran Turismo » duramente impegnato senza un attimo di sosta, e finalmente il fatto che alcune macchine « babau » hanno fatto

un po' di vuoto attorno a loro.

Comunque la Intereuropa, coi suoi schietti risultati tecnici di corsa più veloce della intera stagione per vetture Gran Turismo, ci ha detto che in tutte le classi si è progredito e che la prova di questo incessante progresso sta appunto nel fatto che tutti i records di classe e (e quindi anche la media assoluta) sono crollati con margine spesso notevolissimo. Un miglioramento estensivo quindi proprio in chiusura di una attività « Gran Turismo » che in tre anni di vita ha dato dei frutti importanti.

Peccato che l'ambiente di questa manifestazione, che per il suo stesso carattere dovrebbe essere permeata da una sportività esemplare, sia stato alquanto pregiudicato alla vigilia da certi elementi che alla sportività antepongono per sistema il reclamo e la protesta. Questa è una piaga che sta rovinando il nostro mondo sportivo e che è stata messa alla luce dalle regolamentazioni turistiche dove i reclami, le squalifiche, le proteste, i pronunciamenti, gli scioperi, le denunce ed i ritiri sull'Aventino, sono divenuti elementi di una prassi abituale.

Da che mondo è mondo si sa che le

macchine ufficiali delle case, per un complesso di evidenti ragioni, vanno più forte di quelle dei privati. Le Lancia « ufficiose » di quest'anno ne sono state del resto un esempio lapalissiano. Eppure molti hanno stentato a digerire quello che è sempre stato e che sempre si ripeterà, tentando di scovare irregolarità dove non ce n'erano.

Comunque, nonostante alcuni vuoti e gli ormai inevitabili pettegolezzi della vigilia, la Coppa Intereuropa ha assolto il suo compito ed ha messo in luce con una rassegna velocistica, quanto di meglio le varie classi potessero esprimere con questa regolamentazione. Peccato che le Lancia ufficiali fossero rimaste inerti a Torino, peccato che gli « sprints » dell'Alfa Romeo siano rimasti oziosi al Portello. Occasioni d'oro perdute e non facilmente ritrovabili, elementi tecnici e sportivi che avrebbero innalzato il tono della gara a fastigi che avrebbe ben meritato.

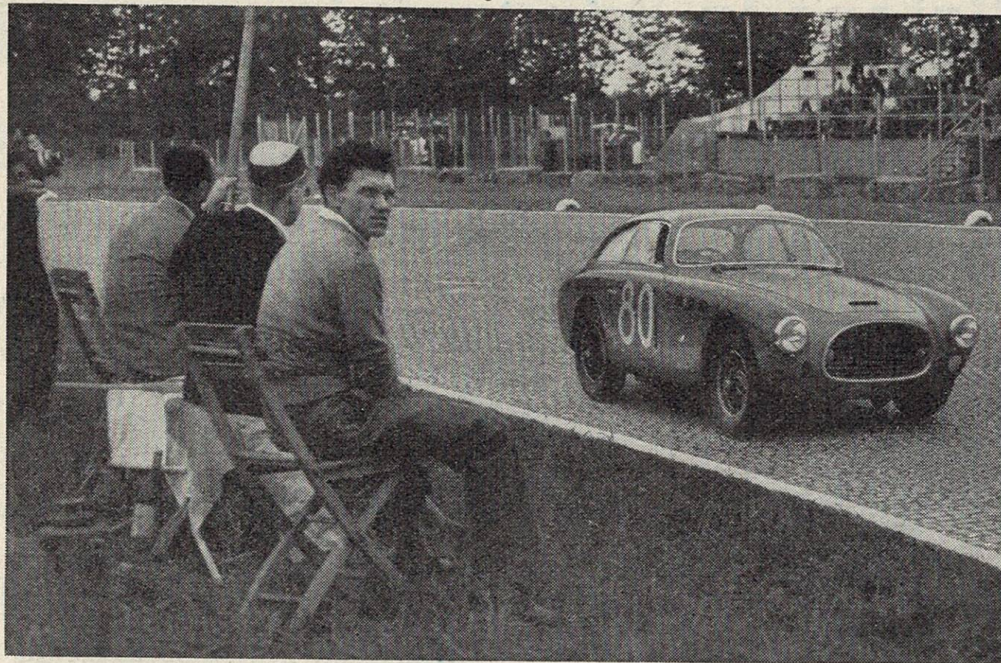
E' interessante studiare i tempi migliori ottenuti sulla distanza e sul giro in ogni classe e fare i debiti raffronti coi risultati precedenti. Il progresso appare dovunque lineare e netto e solamente per quanto riguarda la classe 2000 cc. sarebbe più opportuno riferirsi al risultato di Stagnoli di due anni or sono che a quello della Citroen che l'anno scorso fece una semplice passeggiata solitaria.

Fra le 750 cc., le Zagato si sono prese una netta rivincita complessiva sulle Panhard che le avevano battute in altre occasioni. In mezzo si è inserita la D. B. dello stesso Zagato. Significativo il fatto che tutti gli arrivati abbiano battuto clamorosamente il record della classe!... Impressionante anche che tutti i concorrenti (meno uno) abbiano battuto il precedente record sul giro veloce! Queste 750 cc. sono davvero stupefacenti! Il primato sul giro è stato aumentato di 8 chilometri, la media sulla distanza di oltre 10!...

Nella classe 1500 cc. la Porsche vincitrice era superiore per molte caratteristiche alle vetture in gara (rapporto potenza-peso, linea aerodinamica e potenza effettiva) e la sua vittoria è stata chiara anche se la carburazione erroneamente alterata al mattino della gara, non ha permesso un impiego più a fondo. Del resto il giro migliore che ha battuto di 4 chilometri il primato precedente e la media totale che ha migliorato il record di circa



Alla fine delle due ore di corsa per la Coppa Intereuropa il vincitore Bruno Sterzi con la Ferrari riceve il gentile omaggio floreale e l'applauso del pubblico che ne ha seguito interessato le gesta.



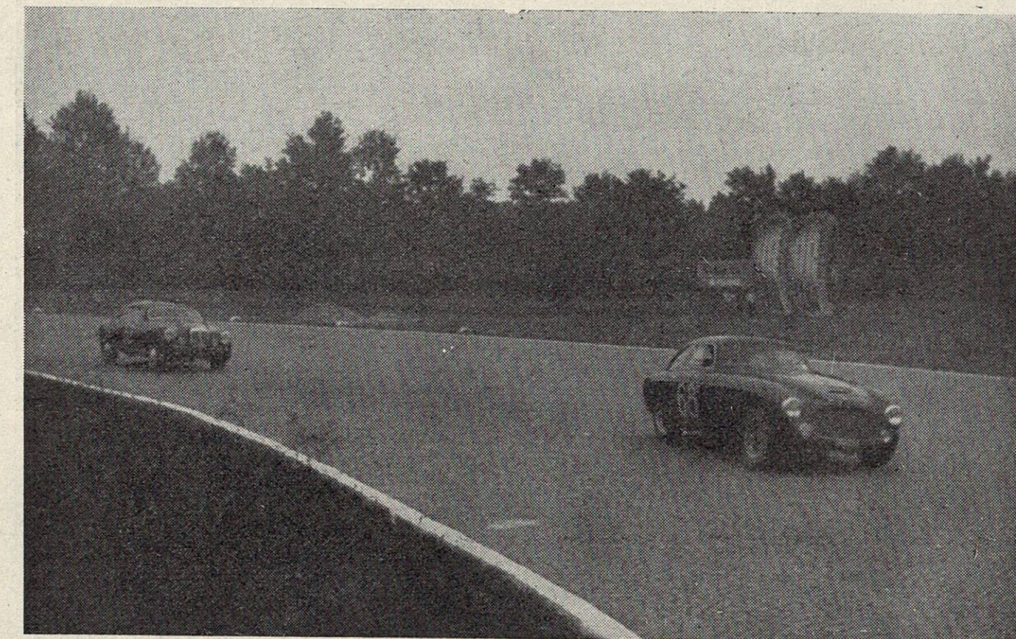
Valoroso combattente il popolare Franco Cornacchia ha fatto sfoggio di classe portando la sua Ferrari al secondo posto assoluto, segnando il giro più veloce.

5 chilometri, dimostrano questa superiorità. L'altra Porsche, evidentemente stanca dopo una stagione assai onerosa che ha fatto conquistare al suo pilota, Mario Dalla Favera, il campionato italiano di classe, non ha potuto tenere a bada né la Maserati di Fezzardi ottimamente preparata dagli amici genovesi né la elegantissima Siata di Comirato.

Vale la pena di soffermarci sulle prestazioni di queste due vetture. Abbiamo più volte deplorato il fatto che in Italia non esista una macchina di « un litro e mezzo » capace di battersi colle travolgenti Porsche. Potenzialmente ne abbiamo due ed i tempi sul giro lo dimostrano. Entrambe hanno battuto il record sul giro dell'anno scorso a medie assai considerevoli. Se la Maserati volesse aggiornare il suo bel 6 cil. in base alle esperienze fatte sulla sua nuova « Formula 2 », se la Siata sviluppasse di più la sua bella vettura, e che finalmente si lavorasse sul fattore peso con molta cura, siamo convinti che le meravigliose Porsche non avrebbero più la vita facile come oggi.

Nella classe 1500 le medie dello scorso anno non sono state battute sulla distanza che dalla macchina vincitrice anche per il fatto che quest'anno la pista era molto più affollata dell'anno scorso con notevole incremento di difficoltà nei sorpassi. Questo affollamento del resto inevitabile, di vetture dalle prestazioni assai differenti, è stato la causale di molti divari fra i giri e di sensibili oscillazioni nelle medie.

Fra le 2000 cc. la Ferrari 12 cil. ha trovato nella pista di Monza il terreno ideale per distendersi e per vincere ad ottima media magistralmente guidata da Musitelli. Le due Ferrari hanno corso assai bene mentre per altro, il record sul giro appartiene alla Fiat 8 cil. di Capelli che ha spiccato un pri-



Il vittorioso Giulio Musitelli conduce con sicurezza la sua Ferrari verso la vittoria di classe. Alle sue spalle lo sfortunato Alborghetti.

meo vale il discorso già fatto. Ossia che un paio di macchine « ufficiose » in mano a certe persone che vedevamo aggirarsi con espressione delusa nel recinto dei boxes, avrebbero potuto fare ben altro!...

Nella classe maggiore, bella e convincente corsa delle due Ferrari 2560 cc. che hanno dominato dividendosi gli allori sulla distanza e sul giro superando pure agevolmente dei primati che si fregiavano dei nomi altisonanti di Sanesi e Villosi.

La prestazione della Ferrari è stata ottima davvero e le medie raggiunte molto alte.

Difficile un giudizio fra i piloti che hanno corso nella « Intereuropa », anche per le differenze dei mezzi impiegati. Naturalmente Sterzi merita un plauso speciale, non solo per l'autorità con cui ha vinto ma anche per il fatto di essere tornato in piena efficienza dopo le dure esperienze cliniche fatte! Ottimo Franco Cornacchia, recordman del giro e la Signora Piazza che non ha certo sfigurato nei confronti dei suoi titolati competitori diretti.

Fra le « 2 litri », bella riconferma di Musitelli che ha corso con molta scioltezza e disinvoltura. Egli si è trovato perfettamente a posto sulla potente Ferrari come lo era sulla Cisitalia e speriamo di vederlo insistere nei suoi progressi.

Ovidio Capelli, che ha tenacemente difeso lo « chances » della Fiat 8 V, ha al suo attivo quel formidabile giro veloce che dà l'intera misura del valore della sua prestazione ottenuta poi sul finire della corsa. Le prove dei due dominatori hanno alquanto oscurato quelle degli altri competitori fra cui spicca per altro il tempo di Della Beffa che pilotava una 4 posti pesante e turistica e che si è presentato al giudizio più favorevole con un tempo di tutto rispetto.

Fra le 1500 cc., oltre al tempo della

Porsche vincitrice che indica le possibilità di questa originale ed efficientissima vettura, notevolissimo quello di Comirato che sul finale di gara ha mostrato le sue possibilità non certo del tutto sperimentate come quelle della sua Siata. Anche il quadrato Fezzardi ha corso in modo egregio e spigliato girando in tempi che mai nel passato vetture simili alla sua avevano avvicinato.

Bene il giovane Poilucci che ha fatto ottime cose come del resto Dalla Favera che non aveva la sua macchina in efficienza.

Fra le 750 cc., Guarnieri è partito all'attacco e ha dominato in velocità ed in continuità. Bella davvero la sua corsa come quella di Elio Zagato al volante di una macchina per lui nuova e di Giacomelli, Zafferri e Girardi che sono stati vicinissimi nei tempi.

In complesso dunque, una bella corsa disputata con impegno da tutti. La pista di Monza non è certamente troppo impegnativa per vetture « Gran Turismo » specialmente se di piccola cilindrata, ma ha le sue insidie (ne sa qualcosa il bravo Randaccio fortunatamente uscito a Lesmo) e le sue difficoltà che riescono a mettere in cruda mostra i valori positivi ed ancor più... i negativi di chi si cimenta in corsa.

Monza ha praticamente a suo tempo inaugurato una regolamentazione, e Monza la conclude con risultati positivi concreti. E' la funzione tipica di questo nobilissimo tempio della velocità che compiendo il suo trentennio, è ormai la decana e la più classica delle piste permanenti d'Europa in attività di servizio.

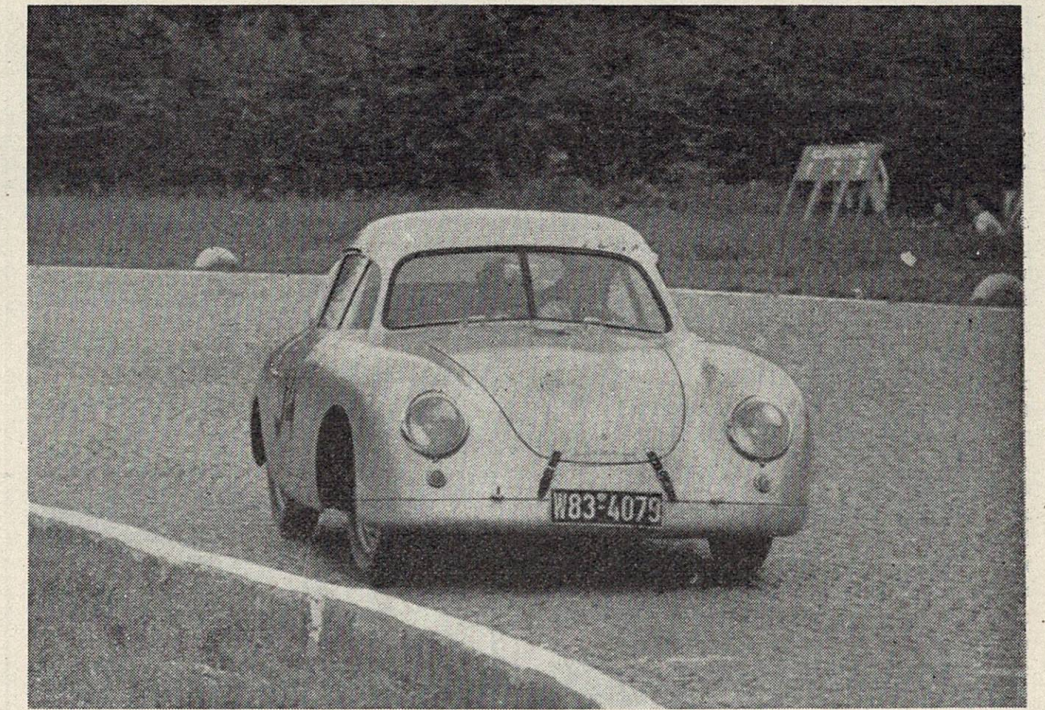
« NIBBIO »

Le due ore di gara

Una classica competizione nella cornice mirabile di uno dei più famosi circuiti del mondo, ecco come può essere definita la Coppa Intereuropa edizione 1952.

Il cielo nella mattina del 7 settembre era di un grigiastro chiazzato qua e là di piccoli sprazzi azzurri, e contrastava vivamente con la verdeggiante distesa del solenne parco di Monza. La folla, in verità non molto numerosa a quell'ora, vagabondava per i prati in cerca dei punti strategici e più spettacolari. Ai boxes il solito movimento di sempre. Piloti in amichevoli discussioni, meccanici affannosamente al lavoro attorno alle vetture, lampeggi di macchine fotografiche!

Pochi minuti prima delle 10,30, orario prefissato per la partenza, si schieravano in una coreografica parata le quattro classi partecipanti. Nella classe I fino a 750, tre dei piloti concorrenti erano al volante delle Dyna Panhard, mentre altri sei prendevano posto sulle Fiat-Zagato e uno sulla D.B. 750. La classe II da 750 a 1500 vedeva una agguerrita partecipazione, capeggiata da due Porsche e comprendente una Maserati 1450, una Siata-Daina, una Fiat-Zagato 1100, una Fiat 1100, una Fiat-Stanguellini e



Giovanni Lurani, brillante vincitore della classe 1500 cc., con la Porsche, in correzione sull'infido porfido.

una Cisitalia 1100. Senz'altro formidabile lo schieramento della classe III da 1500 a 2000. La Fiat 8 V di Ovidio Capelli, la grande incognita della gara, era la macchina sulla quale si puntavano gli occhi di tutti i tecnici presenti. Molto ammirate erano tuttavia le altre vetture, le Lancia Aurelia, le Alfa Romeo, le Ferrari, che rappresentavano il fior fiore dell'industria automobilistica italiana. Esigua ma pur sempre attraente la classe IV oltre 2000. A fianco dei già collaudati campioni Sterzi e Cornacchia entrambi su Ferrari 2560, la nervosa Ferrari 2340 della signora Bianca Maria Piazza.

Poi, dopo una breve consultazione di cronometri, la bandierina a scacchi del mossiere, per l'occasione il Marchese Brivio, presidente della C.S.A.I. si abbassò. E da questo momento la cronaca della IV Coppa Inter Europa entrava nella fase cruciale e più palpitante.

Sconvolto il pronostico, nelle 750, dalla spavalda corsa di Guarnieri

Guarnieri era partito con l'intenzione (una intenzione che aveva però il sapore di una accorta tattica predisposta dalla squadra Fiat-Zagato) di tirare a fondo fin dal principio, con lo scopo, evidentissimo di fiaccare le velleità del pericolosissimo Giacomelli e della sua fida Dyna Panhard, che nelle prove dei giorni precedenti aveva fatto arrestare i cronometri su di un promettentissimo 2'57"4, permettendo così nel finale un attacco in piena regola delle altre tre Zagato, delle quali quella di Zafferri poteva essere la più adatta a questo gioco.

Invece, e questo dimostra come il risultato sportivo è legato a fattori a volte impensati che nascono da situazioni contingenti create dal fervore della lotta,

quello che doveva essere il grande sacrificio della gara è risultato poi l'autorevole vincitore.

L'inizio vedeva la veloce manovra di Giacomelli che subito scattava al comando. Nella sua scia si poneva ben presto Guarnieri inseguito più lontano da Zafferri e dagli altri. La pronta risposta della Zagato di Guarnieri non si faceva però attendere; già all'imbocco del curvone la piccola vettura della scuderia Sant Ambroeus attaccava con impeto e di prepotenza superava la Dyna Panhard di Giacomelli.

Al termine del primo giro la Zagatina di Guarnieri guidava sempre con circa 25 metri di vantaggio su Giacomelli, mentre Zafferri, Chico e gli altri erano leggermente più staccati.

Il primo ritiro della giornata avveniva alla seconda tornata, e il bersagliato dalla sorte era Lippi.

Intanto le posizioni tendevano alquanto a stabilizzarsi; tuttavia Guarnieri aumentava gradatamente il distacco sui suoi più diretti avversari. Al quinto passaggio davanti alle tribune il « leader » conduceva infatti con 4" su Giacomelli, 7" su Zafferri, 11" su Chico e 13" su Zagato.

Il ritmo della corsa imposto con irruente baldanza dal generoso Guarnieri, non tendeva a scemare. La sua nervosa Zagato si staccava sempre più dagli inseguitori sotto i colpi regolari del suo meraviglioso motore. E ben presto si capì che chi temporeggiava nella speranza di un improvviso cedimento della macchina di testa, commetteva il più grave degli errori.

Al 15. giro Giacomelli tra lo stupore di tutti rallentava in prossimità dei box e si fermava. La vettura veniva rapidamente esaminata e dopo pochi secondi ripartiva. La pur breve sosta comprometteva però la posizione del pilota della Dyna Panhard, che era superato da Girardi e Zafferri nell'ordine.

Ma la sorte, affatto benigna verso di lui, lo arrestava definitivamente al giro successivo a causa di qualche anomalia nella sospensione posteriore.

Eliminato così il grande favorito, alla gara veniva a mancare il duello tra la *Dyna Panhard* e le *Fiat-Zagato*.

Guarnieri, la cui superiorità era ormai più che manifesta, spadroneggiava, prendendosi poi anche il lusso di demolire il record della corsa. La sua media aggirantesi sui 127 chilometri orari aveva dello sbalorditivo.

Nonostante questo incontrastato dominio, la conclusione della gara ci riserbò tuttavia qualche spunto emotivo, e, sia per l'improvviso collasso di Zafferi che per l'abbandono di Girardi, uno dei più terribili inseguitori di Guarnieri, sia per l'impressionante ritorno di Zagato che richiedendo un ultimo sforzo al suo generosissimo motorino riusciva a portarsi al secondo posto davanti alla *Dyna Panhard* di Chico, seppa suscitare l'entusiasmo dei presenti.

Il resto non fa storia. Rimane tuttora la vittoria di Guarnieri, una spavalda vittoria che è il più bel capolavoro della sua ancora breve carriera.

La superiorità della Porsche

Dai concorrenti della classe da 750 a 1500 regolarmente ammessi alla gara il solo Facetti che avrebbe dovuto pilotare una *Fiat-Zagato* 1100, non si presentava alla partenza.

Al via si registrava uno scatto bruciante di Dalla Favera; la sua *Porsche* s'involava velocissima lungo il rettilineo e subito dopo scompariva nella prima curva. Ma sia Lurani che Fezzardi, a scanso di sgradevoli sorprese, ben presto inscenavano un bellissimo inseguimento e già al 2° giro l'avventura di Dalla Favera aveva fine.

Fezzardi, che era al volante di una *Maserati* 1450, insisteva però nello sforzo, avvantaggiandosi di una cinquantina di metri sulla *Porsche* di Lurani, che a sua volta aveva già posto un rispettabile distacco tra la sua vettura e quella di Dalla Favera. Comirato, Randaccio, Poillucci, Martinengo e Bignami chiudevano il rombante carosello.

Al 5° giro i passaggi avvenivano nel seguente ordine: 1. Fezzardi, a 12" Lurani, a 23" Dalla Favera, indi Comirato a 35" e via via tutti gli altri.

Le posizioni a questo punto vedevano un momentaneo assestamento. La gara procedeva regolare senza sussulti di rilievo, ma tuttavia il vantaggio dei primi due che tra l'altro non si impegnavano eccessivamente, tendeva ad aumentare gradatamente.

Al 12. giro sensazionale notizia! Dall'altoparlante si apprende che Randaccio su *Fiat* 1100, per cause non ancora accertate, era uscito di pista alla curva di Lesmo. La sua macchina dopo aver fatto due giri su se stessa aveva capotato, riportando varie deformazioni alla carrozzeria e seri danni al motore. Fortunatamente dall'incidente, le cui conseguenze avrebbero potuto essere tragiche,

Tempi migliori sul giro di tutti i partecipanti alla IV COPPA INTEREUROPA

classe fino a 750 cc.

GUARNIERI	27°	2'56"8
	media km/h	128,321
ZAGATO	38°	2'57"1
GIACOMELLI	4°	2'58"5
GIRARDI	2°	2'59"2
ZAFFERI	31°	2'59"6
CHICO	34°	3'00"1
MONTEVERDI	40°	3'00"7
MAZZI	38°	3'02"5
SCALETTA	39°	3'03"
LIPPI	2°	3'09"1

classe da 750 a 1500 cc.

LURANI	40°	2'41"9
	media km/h	140,067
COMIRATO	39°	2'44"9
FEZZARDI	18°	2'45"9
POILUCCI	34°	2'46"5
DALLA FAVERA	24°	2'48"7
MARTINENGO	22°	2'54"
BIGNAMI	32°	3'01"
RANDACCIO	9°	3'04"7

classe da 1500 a 2000 cc.

CAPELLI	43°	2'26"3
	media km/h	155,038
MUSITELLI	38°	2'29"1
PINZERO	31°	2'36"3
SIMONTACCHI	30°	2'36"9
ALBORGHETTI	9°	2'38"5
WARTENWEILER	19°	2'39"2
DELLA BEFFA	41°	2'41"3
CORNAGGIA MED.	40°	2'41"7
SANI	6°	2'42"

classe oltre 2000 cc.

CORNACCHIA	46°	2'23"1
	media km/h	158,475
STERZI	8°	2'23"7
PIAZZA	13°	2'36"8

il pilota usciva miracolosamente illeso. Intanto la corsa proseguiva ad andatura sostenuta, anche perché il «leader» Fezzardi non permetteva momenti di tregua data la continuità della sua azione. Alla 20ª tornata il pilota della *Maserati* conduceva ancora con circa 9" di vantaggio sul regolarissimo Lurani, mentre Comirato, che era subentrato al terzo posto detronizzando Dalla Favera, seguiva a 1'24".

Particolare interesse destava il comportamento della bella *Maserati* 1450, che da come si mettevano le cose, sembrava avere tutte le carte in regola per conquistare una meravigliosa vittoria o almeno per contrastarla validamente.

Ma a rompere gli indugi, al termine della prima ora, subentrava l'azione deci-

sa di Lurani che prepotentemente sorpassava il rivale, iniziando la corsa verso la vittoria.

Dopo essersi tenuto prudentemente in difesa durante la prima metà della gara, passava quindi all'attacco sfoderando tutta la potenza della sua *Porsche* e la sua classe.

A questo punto la presunta lotta finale non aveva più ragione di essere!

La corsa viveva soltanto del netto dominio della *Porsche* di Lurani il quale si avvantaggiava sempre più sui propri avversari. Anche per le piazze d'onore non si verificava nessun fatto degno di nota, dato le salde posizioni oramai acquisite.

Nelle "2 litri", meritato successo di Musitelli

I funambolici sconvolgimenti, e di conseguenza il brio e la vivacità, e le magnifiche prestazioni dei piloti hanno fatto della gara delle «2 litri» una delle più avvincenti della giornata.

All'appello veniva già a mancare una delle pedine più importanti della categoria. Infatti il giovane Mantovani che nelle prove ufficiali con la sua brillantissima *Lancia Aurelia* aveva favorevolmente impressionato, e che avremmo visto con piacere gareggiare sulla pista di Monza, non si presentava al via.

Alla vigilia i favori del pronostico, dato l'equilibrio in campo, navigavano ancora nel segno dell'incertezza! Tuttavia la *Ferrari* di Musitelli, appena appena rilevata da Moroni, la *Fiat* 8 V di Ovidio Capelli e la *Lancia Aurelia* di Alborghetti sembravano le più titolate al successo finale.

Un boato assordante di motori in azione era il segnale dell'inizio. Alborghetti si dimostrava il più lesto e come uno scoiattolo sfrecciava davanti a tutti prendendo la testa del fragoroso carosello. Ovidio Capelli che aveva avuto una partenza velocissima si accodava subito alla *Lancia Aurelia* del «leader» e in un baleno scompariva in fondo al rettilineo verso la curva di Lesmo, per spuntare tre minuti dopo dalla curva di «porfido».

Intanto un episodio di non poca importanza dava tono alla gara accrescendone agonisticamente l'interesse. Musitelli nell'affanosa manovra di avviamento della macchina entrava in collisione con la sua *Ferrari* 2000 con l'*Alfa Romeo* 1900 di Della Beffa e riportava lo schiacciamento del parafrangente anteriore sinistro. Nulla di eccessivamente grave; senonché la ruota ogni qualvolta il pilota doveva sterzare, sfregava contro il parafrangente deformato con conseguente strisciata del pneumatico. Musitelli era così costretto a sostare ai boxes al primo giro e perdere alcuni secondi.

Capelli, il recente vincitore della Stella Alpina, attaccava di forza Alborghetti e già al secondo giro lo superava, dando sfoggio di tutto il suo repertorio di abilità, e mettendo in viva luce le doti davvero eccellenti della *Fiat* 8 V.

Al 6° giro i passaggi avvenivano nel seguente ordine: in prima posizione l'elegante vettura di Ovidio Capelli, a 5" l'*Aurelia* di Alborghetti, a 20" la *Ferrari* di Musitelli in netta ripresa, indi la



PROTAGONISTI DELLA INTEREUROPA: A sinistra, in primo piano Dalla Favera con la Porsche e Alberto Comirato con la Siata «Daina». - A destra, l'ottimo Della Beffa con l'Alfa Romeo 1900 normale sul porfido.

Aurelia di Pinzero, la *Ferrari* di Wartenweiler, la *Alfa Romeo* di Della Beffa, l'*Aurelia* di Sani, e l'altra *Alfa* di Cornaggia Medici. Piotti su *Lancia Aurelia*, partito con una vettura carica di molti chilometri, si era ritirato fin dal secondo giro.

Impressionante il ritorno di Musitelli la cui *Ferrari* 2000 guadagnava con cronometrica regolarità secondi su secondi. Il giovane pilota bergamasco sorretto dalla sua spericolata audacia sembrava volasse sulla magica pista di Monza. Alborghetti fu il primo a trovarselo alle spalle a chiedere strada. Gli resistette per qualche centinaio di metri poi cedette il passo.

La decima tornata vedeva ancora al comando la *Fiat* 8 V di Ovidio Capelli, ma Musitelli lo incalzava da vicino. Il suo distacco dall'indemoniato inseguitore era soltanto di 1", vale a dire trenta metri.

Al giro successivo la potente *Ferrari* transitava sola davanti alle tribune, mentre la *Fiat* 8 V, al cui volante Ovidio

Capelli disperatamente lottava ancora, era ormai persa nella sua scia.

Sani che con l'*Aurelia* fino ad allora si era comportato egregiamente, era costretto all'abbandono per noie meccaniche.

La corsa a questo punto si stabilizzava, pur senza lasciare un attimo di respiro e pur continuando la lotta. Musitelli, composto ed autoritario, guidava sempre con maestria, tanto che il suo vantaggio aumentava a vista d'occhio.

Al 30. giro il vantaggio di Musitelli su Ovidio Capelli era salito a 23". La gara si poteva dire conclusa! Sul taccuino di cronaca le ultime note erano soltanto per Wartenweiler, il quale verso il termine della gara ci faceva assistere ad una spavalda ripresa che lo portava alla conquista del terzo posto.

Sterzi a tempo di record nella oltre 2000

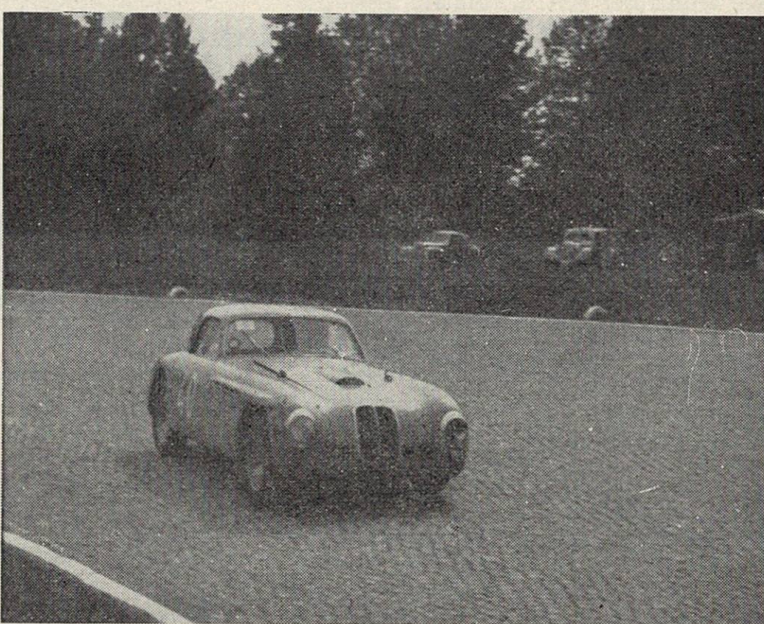
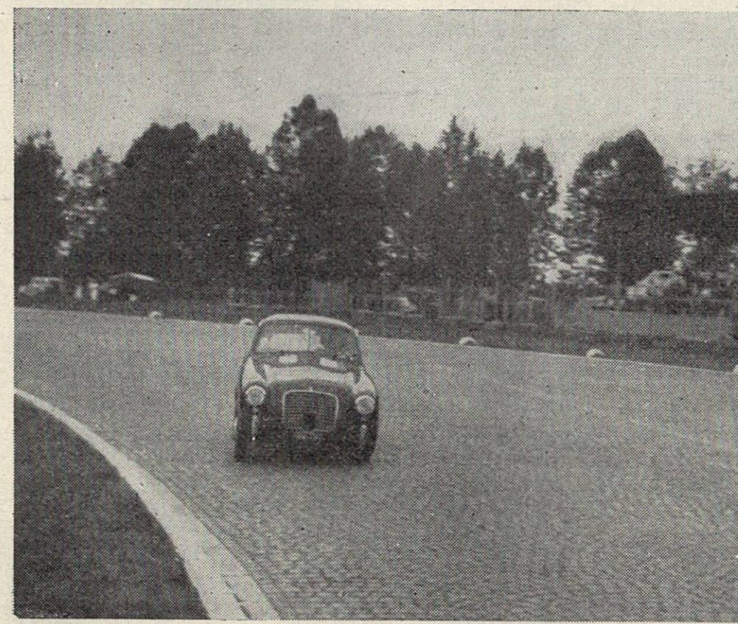
Dopo le prove della vigilia e dell'antivigilia, era apparso evidente che due

sole vetture potevano tentare di demolire il fantastico record di Sanesi, vale a dire le due *Ferrari* 2560 di Sterzi e Cornacchia; e i primissimi giri della gara hanno subito confermato questa opinione. La terza, affidata alla guida della gentile signora Bianca Maria Piazza, che veniva a completare la esigua schiera della oltre 2000, naturalmente non puntava tanto in alto!

Sterzi, al via, partiva con un pregevole spunto, staccando subito il rivale Cornacchia, mentre il pilota in gonnella (che in verità vestiva un paio di pantaloni a mezzagamba) tardava un poco a porsi nella loro scia.

Dopo 5 giri Sterzi conduceva con un margine di 5" su Cornacchia, e con 1'34" sulla Piazza che si difendeva meravigliosamente.

Il duello tra il bravo gentleman milanese e il fondatore della Scuderia Guastalla si faceva intanto sempre più entusiasmante, ma mentre i due sui rettilinei si equivalevano, Sterzi risultava più audace nelle curve, per cui il suo



Il vincitore della 750 nella Intereuropa, Guarnieri, in sbandata con la brillante Zagatina sul porfido. A destra, un passaggio dell'ottimo Fezzardi che ha sorpreso con la sua Maserati finendo brillantissimo secondo.

distacco dal rivale, anche se lentamente, aumentava sempre.

Grande impressione suscitava la *Ferrari* del campione milanese specialmente nella curva di «porfido», in quella curva, cioè, che rappresenta, per la sua spettacolarità e poca sopraelevazione, una indovinata aula d'esami per un pilota e per una vettura.

Al 10. giro la pur brava Piazza, ammirabile per la sua volontà e coraggio, veniva doppiata dai due scatenati guidatori il cui ritmo si aggirava sui 154 Km/h. di media e al 37. giro era costretta ad una sosta ai box per guasto ai freni. Dopo circa 2' ripartiva velocemente.

Anche Cornacchia, nonostante il suo meraviglioso comportamento, alla 42ª tornata veniva irrimediabilmente doppiato da Sterzi. Quattro giri dopo il «leader» rallentava in prossimità dei box e si fermava. I meccanici prontamente cambiavano la ruota posteriore sinistra e il pilota poteva così riprendere la corsa. La sosta anche se per l'esito della gara era di nessuna importanza influiva però sulla media che di colpo calava. Ma il record della gara era egualmente battuto e largamente!

GIANCARLO MIGLIAVACCA

(Fotografie: Farabola, Mailander, Millanta, Perucci, Publifoto).

Le nuove immatricolazioni nel P. R. A. e la stasi della motorizzazione

Riceviamo contemporaneamente dall'«*Automobile Circolo d'Italia*» (a proposito, quando rivedremo la ineffabile «Consociazione T.C.I.» visto che siamo sulla via di ricalcare le orme linguistiche del P.N.F.?) e dall'ANFIA, i dati del P.R.A. relativi al numero di autoveicoli «nuovi di fabbrica» ed «usati» per il mese di giugno e per il primo semestre 1952 messi in raffronto con i corrispondenti dati del '51.

Per il mese di Giugno riporteremo solo le variazioni proporzionali sia per economia di spazio e sia perché i dati di un solo mese non possono dare una idea precisa dell'andamento del mercato come invece avviene quando si tratta di un semestre o, meglio, di un intero anno. Diremo dunque che nello scorso giugno si è avuta una forte diminuzione, in confronto del 1951, per le autovetture e per gli autobus con aumenti per tutte le altre categorie. Per il 1° semestre 1952 in confronto del '51 - sempre occupandoci per ora dei «nuovi di fabbrica» - permane l'impressionante diminuzione delle autovetture del 13,06% (43106 contro 49508) segno evidente che la politica fiscale del nostro governo tende alla oppressione dei singoli individui, diminuiti del 2,99% gli autobus (714-736) ed i motocarri, 57,50% (85-200). Nelle altre categorie gli aumenti sono del 14,46% per gli

Autocarri (9404-8216), del 29,76% per i carri a 3 ruote (1029-793); del 27,51% per i motocicli (24360-19105) - merito evidente dei «malfamati» scooter - del 9,52% per le trattrici (299-273).

Non siamo d'accordo con l'«equivoco» commento dell'«*Automobile Circolo d'Italia*» che invita a osservare il notevole aumento per tutte le categorie tranne che per gli autobus e le au-

tovetture. Noi guardiamo al complesso e quando la stessa tabella ci indica nel totale generale che l'aumento è stato del 0,23% (80749 unità delle quali 24360 costituite dai motocicli, contro 80525) c'è poco da stare allegri e c'è invece da preoccuparsi per questa effettiva stasi della nostra motorizzazione: 6474 autovetture in meno non si compensano con 5255 motociclette in più.

* * *

Passiamo ora all'altra tabella relativa alle iscrizioni nel PRA degli autoveicoli «usati» le cui categorie sono tutte in grande diminuzione tranne quella delle trattrici (97 contro 14 nel semestre) e che nel totale generale presenta una diminuzione del 25,08% (2942 contro 3927). Ciò significherebbe che si vanno esaurendo gli stock dei residuati di guerra, per quanto noi siamo convinti che in queste iscrizioni nel PRA di macchine usate vi debbono essere anche macchine vecchie rimesse a nuovo che il PRA continua a figurare nei suoi schedari e che ora vengono nuovamente ad arricchirli e macchine rubate opportunamente mimetizzate. E ciò sempre a proposito della istituzione di questo elefantico ed inutile organismo che doveva servire alla scomparsa dei furti di autoveicoli!

LE CLASSIFICHE

XXIII GRAN PREMIO D'ITALIA

1. Alberto Ascari (*Ferrari* 2000) che compie i Km. 504 in ore 2.50'45" 6/10 media Km. 177,090; 2. Froilan Gonzalez (*Maserati*) in 2.51'47"4/10; 3. Villoresi (*Ferrari*) 2.52'42"8; 4. Farina (*Ferrari*) 2.52'57"; 5. Bonetto (*Maserati*) 2.51'46"3 (79 giri); 6. Simon (*Ferrari*) 2.52'18"4 (giri 79); 7. Taruffi (*Ferrari*) 2.51'47"8 (giri 77); 8. Landi (*Maserati*) 2.51'04"5 (giri 76); 9. Wharton (*Cooper Bristol*) 2.52'33"3 (giri 76); 10. Rosier (*Ferrari*) 2.51'53"5 (giri 75); 11. Cantoni (*Maserati*) 2.52'26"6 (giri 75); 12. Poore (*Connaught*) 2.51'56"5 (giri 74); 13. Brandon (*Cooper Bristol*) 2.52' e 04"8 (giri 73); 14. Manzon (*Gordini*) 2.52'53"6 (giri 69); 15. Brown (*Cooper Bristol*) 2.52'16"2 (giri 68).

Non classificato: Hawthorn (*Cooper Bristol*) non classificato per aver compiuto appena 38 giri in 2.52'08"5.

Ritirati: Bayol (*Oscà*) dopo la partenza; Fischer (*Ferrari*) dopo il terzo giro; Mc. Alpine (*Connaught*) e Trintignant (*Gordini*) dopo il 5. giro; Role (*Maserati*) dopo il 24.; Behra (*Gordini*) dopo il 43.; Bianco (*Maserati*) dopo il 47.; Moss (*Connaught*) dopo il 61.

Giri più veloci: Ascari (*Ferrari*) al 56. e Gonzalez (*Maserati*) al 57. nello stesso tempo di 2.06.1 media Km. 179 e 857 (nuovo record - record precedente Farina (*Ferrari*) 2.06.4 media Km. 179,430).

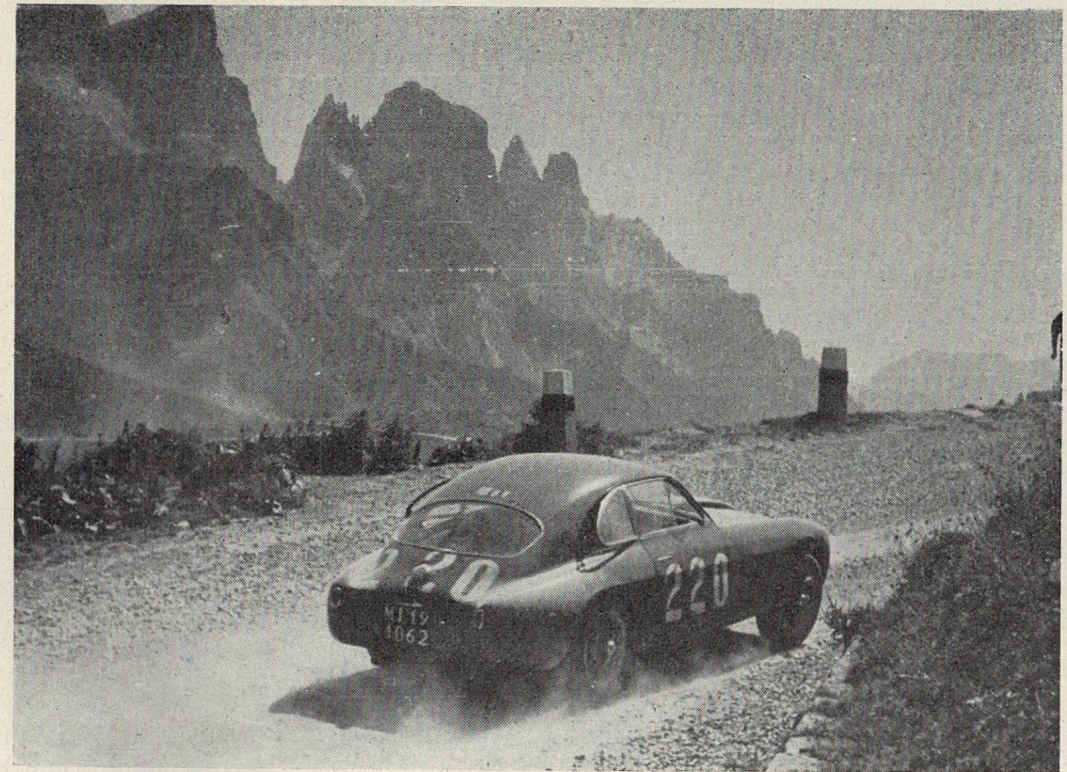
IV COPPA INTEREUROPA

Casse IV - oltre 2000: 1. Sterzi (*Ferrari* 2560) che in due ore compie Km. 305,460; 2. Cornacchia (*Ferrari* 2560) Km. 302,139; 3. Piazza (*Ferrari* 2340) Km. 267,787.

Classe III - da 1501 a 2000 cmc.: 1. Musitelli (*Ferrari* 2000) che in due ore compie Km. 292,501; 2. Capelli (*Fiat* 8 V) Km. 291,007; 3. Warteinweiler (*Ferrari* 2000) Km. 274,603; 4. Della Beffa (*Alfa Romeo*) Km. 273,961; 5. Pinzero (*L. Aurelia*) Km. 271,777; 6. Simontacchi (*L. Aurelia*) Km. 269,179; 7. Cornaggia Medici (*Alfa Romeo*) Km. 266,785.

Classe II - da 750 a 1500 cmc.: 1. Lurani (*Porsche*) che compie in due ore Km. 272,467; 2. Fezzardi (*Maserati* 1450) Km. 266,408; 3. Comirato (*Siata Daina*) Km. 263,688; 4. Dalla Favera (*Porsche*) Km. 263,196; 5. Poilucci (*Cisitalia* 1100) Km. 257,971; 6. Bignami (*Stanguellini*) Km. 244,202.

Classe I - fino a 750 cmc.: 1. Guarnieri (*Fiat Zagato*) che compie in due ore Km. 253,104; 2. Zagato (*D.B.* 750) Km. 249,968; 3. «Chico» (*Dyna Panhard*) Km. 248,038; 4. Monteverdi (*Fiat Zagato*) Km. 247,408; 5. Mazzi (*Fiat Zagato*) chilometri 243,856; 6. Zafferri (*Fiat Zagato*) Km. 242,294; 7. Scaletta (*Fiat Zagato*) Km. 242,035.



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