

Les inscriptions à droit double devront être communiquées par télégramme à l'Automobile Club de Trento, faisant suivre la copie régulière du formulaire d'inscription.

Les inscriptions des coureurs étrangers doivent être envoyées aussi à la Commission Sportive Automobile Italienne avec l'autorisation à courir en Italie donnée par l'Automobile Club National auquel le coureur appartient.

Les inscriptions ne seront pas acceptées si, soit le conducteur que le concurrent, ne sont pas en possession des licences internationales sportive: valables pour l'année 1952. Pour aucune raison le droit d'engagement sera remboursé.

Art. 8

CONCURRENTS ET CONDUCTEURS

Seront admis à la manifestation comme concurrents et conducteurs tous ceux qui sont en possession des respectives licences internationales délivrées par la C.S.A.I. ou par les Automobiles Clubs étrangers affiliés à la F.I.A. et valables pour l'année 1952. Le concurrent qui soit aussi conducteur devra être en possession de l'une et de l'autre des susdites licences internationales.

Art. 9

DESIGNATION DES CONDUCTEURS

Le concurrent, au moment-même de l'inscription, doit désigner le nom du premier et du deuxième conducteur. Les inscriptions éventuelles sous la lettre «X» devront être déclarées non plus tard le jour de la clôture des inscriptions à droit double (24 août à 12 h.).

En cas d'indisponibilité d'un conducteur le jour de la course, un nouveau conducteur pourra être admis, à condition qu'il soit proposé aux Commissaires Sportifs deux heures au moins avant le départ et qu'il soit en règle avec la licence internationale relative. Après le départ de la course, le premier conducteur ne pourra pas être remplacé. Après la première journée de la course, le deuxième conducteur pourra être remplacé par un autre à condition qu'il soit en possession de la licence internationale relative. Le concurrent devra en donner communication au Directeur de Course une heure au moins avant le départ pour le deuxième itinéraire.

Le forfait ou la substitution d'un des deux conducteurs, le long du parcours, entraînera la mise hors course.

Art. 10

DEVOIRS DES CONCURRENTS ET DES CONDUCTEURS - SIGNALATIONS.

Les routes à parcourir sont ouvertes aux trafic ordinaire pendant toute la durée de la course. Les concurrents et les conducteurs, par conséquent, doivent se conformer scrupuleusement aux prescriptions du Code de la Route.

Les itinéraires seront signalés par des affiches avec la couleur, le numéro et la lettre de l'itinéraire-même.

Le cas échéant que les signalations soient abîmées ou altérées, les organisateurs ne prennent aucune responsabilité.

Art. 11

DEVOIR DE LAISSER VOIE LIBRE

Tout conducteur, rejoint par un autre, lui laissera immédiatement la voie libre en se plaçant nettement à droite, en ralentissant éventuellement, si le parcours l'exigera.

Les concurrents qui devront abandonner la course sont obligés à en donner avis à l'Officiel de Course, chargé de la clôture du parcours.

Il est absolument défendu aux conducteurs de parcourir les trajets à chronomètre dans le sens opposé à celui de la course, jusqu'au passage de la voiture de l'Officiel de Course, chargé à la clôture du parcours-même.

Les conducteurs qui, pour une raison quelconque, seront obligés de s'arrêter le long des trajets à chronomètre, devront disposer leur voiture sur les bords de la route et devront signaler l'obstacle, si nécessaire, aux conducteurs qui suivent. Il est absolument défendu à tous les conducteurs de s'arrêter en course.

Art. 12

TIRAGE AU SORT DES NUMEROS DE COURSE

Le tirage au sort de numéros de course aura lieu le 26 août 1952, à l'Automobile Club de Trento par devant notaire, en présence d'une représentation de concurrents, du Directeur de Course et des officiels de Course.

Le numéro de course, dont le chiffres devront avoir une grandeur proportionnelle, devra être peinte de façon bien visible à l'avant du capot, sur les deux flancs et à l'arrière de la carrosserie.

Art. 13

CARNET DE ROUTE

Avant le départ pour chaque itinéraire les concurrents recevront un carnet de route qui devra être présenté à chaque contrôle.

La perte du carnet de route entraînera la mise hors course au moins que le concurrent ne se soit procuré un document nouveau, confirmant son passage au contrôle précédent. Chaque itinéraire accompli, le carnet de route devra être remis à l'Officiel de Course, désigné au Parc fermé de Trento.

Art. 14

VERIFICATIONS ET POINÇONNEMENT DES VOITURES AVANT LA COURSE

Les voitures devront être présentées pour la vérification et pour le poinçonnement le 27 Août 1952 de 9 h. à 13 h. et de 14 h. à 22 h. dans l'enclos destiné à ce but sur la Piazza Italia de Trento.

Les voitures devront être présentées en parfait équipement de course et devront répondre aux dispositions qui régissent la circulations des véhicules selon le Code de la Route et devront être en possession des documents relatifs.

Art. 15

DEPARTS

Pendant le tirage au sort des numéros de course aura lieu aussi le tirage au sort de l'ordre de départ se référant à chaque concurrent par chacun des itinéraires.

Les heures de départ de chaque concurrent et les délais de temps entre les voitures seront établis pour chaque classe par le Directeur de Course. Les heures de départ seront communiquées en temps util aux concurrents.

Le concurrent pourra se présenter au départ avec un retard maximum de 15 minutes sur l'heure fixée pour lui; mais il sera considéré parti à l'heure établie sur son carnet de route.

De toute façon, les conducteurs qui ne prendront le départ dans le délai maximum de 15 minutes sur l'heure fixée seront déclaré forfait.

Les départs pour chaque itinéraire auront lieu de la «Piazza Venezia» en Trento.

Pour le dernier itinéraire, au contraire, les départ auront lieu dans la localité Montevideo.

Le Comité Organisateur se réserve la faculté de changer le lieu de départ. Les concurrents seront informés du changement en temps util.

Les voitures devront être alignées sur la ligne de départ moteur arrêté.

Les départs seront donné moteur en marche.

Le démarreur est obligatoire pour le premier itinéraire.

Art. 16

ARRIVEES

Les arrivées des premiers trois itinéraires auront lieu en «Piazza Venezia»: le cas échéant que le lieu d'arrivée doit être change, le Comité Organisateur en donnera avis aux concurrents avant le départ.

Art. 17

PARC FERMÉ

Chaque itinéraire terminé, les voitures seront parquées dans un «Parc fermé» ou les concurrents et les conducteurs pourront seulement ravitailler les voitures (eau, carburant, lubrifiant, pneus).

Après l'arrivée de chaque itinéraire les voitures devront être portées immédiatement dans le «parc fermé»: le retard du parking entraînera la mise hors course. La voiture sera remise au concurrent une heure avant le départ.

Art. 18

VERIFICATIONS APRES LA COURSE

Les vérifications après la course des voitures qui seront mises à disposition des Commissaires Techniques auront commencement le jour 31 Août à 16 h., en Trento, auprès des usines suivantes:

ALFA ROMEO: Corso Buonarroti, 54

FIAT: Via Brennero, 209

FIAT: Via Brennero, 94

LANCIA: Corso 3 Novembre, 27.

Le concurrent qui ne soumettra pas la voiture aux vérifications techniques établies, perdra par conséquent, tous les droits que lui viennent par le fait même de sa participation à la course. Pour les concurrents italiens ce manque entraînera aussi une suspension de deux mois par la C.S.A.I.

Art. 19

CONTROLES

Des contrôles seront établis le long du parcours et ils seront indiqués sur le carnet de route, au but exclusif de documenter le passage du concurrent.

Aux contrôles le concurrent doit:

- présenter le carnet de route: y faire apposer le timbre par les Commissaires chargés du contrôle même;
- permettre la vérification des plombs de poinçonnement.

Les Commissaires Techniques pourront arrêter aussi les voitures des concurrents pour effectuer des contrôles dans une localité quelconque le long des itinéraires, à l'exception que sur les trajets chronométrés.

Le temps employé pour ces contrôles techniques sera neutralisé.

Art. 20

RAVITAILLEMENTS, CARBURANT E REPARATIONS

Hors du parc fermé, le concurrent pourra effectuer toute réparation à la voiture, pourvu qu'elle n'emporte des entamures aux plombs du poinçonnement.

Les ravitaillements du carburant, qui sera fourni par les organisateurs à frais des concurrents, selon la type établi par la C.S.A.I. auront lieu dans les localités qui seront communiqués en temps util aux concurrents.

Le carburant pourra être retiré seulement en présentant des bons qui seront délivrés, sous paiement, avant le départ. Le montant des bons qui n'ont pas été utilisés sera remboursé après la manifestation.

Art. 21

ASSURANCE

Chaque concurrent italien, en possession de la licence sportive régulière délivrée par la C.S.A.I., selon les accords

arrêtés par l'Automobile Club d'Italie et la S.A.R.A., est assuré gratuitement dans les termes suivants:

Lit 10.000.000 pour mort;
Lit 1.500.000 pour dommage aux personnes;
Lit 1.000.000 pour dommage à la propriété de tiers.

Les concurrents étrangers doivent s'assurer pour des termes pas inférieurs aux susdits.

La police R.C. ne dispense ni concurrent ni conducteur de responsabilités éventuelles qui peuvent dériver par des incidents déterminés pendant le déroulement de la course.

Art. 22

RECLAMATIONS ET APPELS

Le droit de réclamation est réservé aux concurrents. Les réclamations contre l'admission des concurrents, des conducteurs et des voitures devront être présentées au plus tard deux heures après la clôture du contrôle des vérifications et du poinçonnement. Les réclamations relatives au déroulement de la course sur chaque itinéraire devront être présentées dans un délai maximum d'une heure après l'arrivée du dernier concurrent. Les réclamations concernant le classement officiel devront être présentées dans un délai maximum d'une demi-heure après la communication officielle du même, qui aura lieu auprès la Direction de la Course.

Toute réclamation devra être présentée par écrit à l'un des Commissaires Sportifs ou bien au Directeur de Course et doit être accompagnée d'une caution de Lit 5.000 pour chaque voiture ou, équipe, contre lesquels la réclamation même est présentée.

Le montant ne sera remboursé que si le bien-fondé de la réclamation a été reconnu.

Les concurrents et les conducteurs, pour le fait même de leur inscription et participation à la manifestation déclarent de renoncer à faire recours, pour n'importe quel motif, aux arbitrages ou à la Magistrature Ordinaire pour des faits dérivant de la course, contre le Comité Organisateur et toutes les personnes de l'organisation ou ayant trait à l'organisation et déclarent aussi de reconnaître comme la seule juridiction compétente les Commissaires Sportif, la Commission Sportive Automobile Italienne (C.S.A.I.), à moins d'appel à la Commission Sportive Internationale de la F.I.A. aux cas où la chose sera admise.

Art. 23

Le concurrent, pour le fait même de son inscription et de sa participation à la manifestation, s'engage pour soi-même, pour ses conducteurs, pour ses passagers, dépendants et délégués à exonérer et soulever la C.S.A.I., l'A.C.I., l'Automobile Club de Trento, les Commissaires de Course, le Comité Organisateur et toute autres personnes de l'organisation délégués et dépendants, de toute responsabilité pour ce qui concerne les accidents ou les dommages qui pourraient être causés pendant la manifestation à lui-même, ses conducteurs, ses dépendants ou choses, ou bien déterminés et causés aux tiers ou choses de tiers par lui-même, ses conducteurs et dépendants.

Le Code Sportif International de la F.I.A., ses annexes et le Règlement National Sportif, que les concurrents déclarent de connaître et d'accepter, seront valables pour tout ce qui n'est pas mentionné dans le Règlement présent.

Par le moyen de circulaires spéciales, les Organisateurs se réservent de faire connaître toutes les prescriptions qu'il jugeront opportun de prendre pour une meilleure application du Règlement présent. Elles auront la même valeur du Règlement présent duquel elles doivent être considérées partie intégrante.

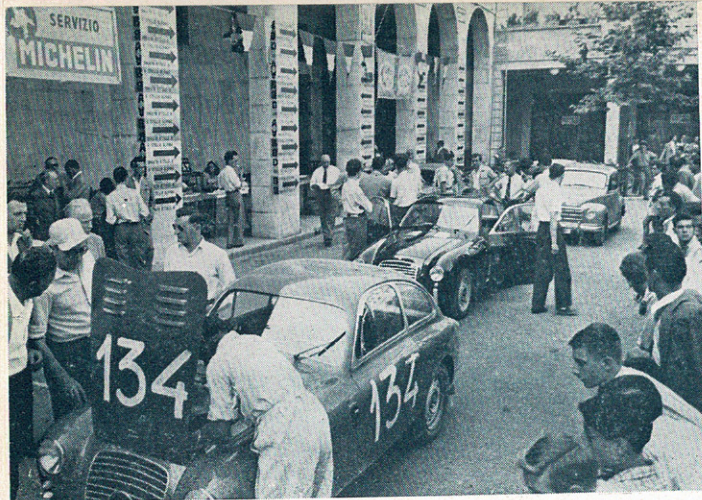
Le Règlement présent pourra être rédigé en plusieurs langues. C'est néanmoins le texte italien que fera foi en cas de différends.

Vu et approuvé

COMMISSIONE SPORTIVA AUTOMOBILISTICA
ITALIANA - LE PRESIDENT
(Marchese Antonio Brivio)

AUTOMOBILE CLUB DI TRENTO
LE PRESIDENT
(Ing. Guido de Unterrichter)

Milano, 10 giugno, 1952.



Verifica delle vetture in Piazza Italia a Trento



La coppia Reggiani - Zagato alla partenza



Parco vetture sul Bondone

5 ^a STELLA ALPINA - 1° ITINERARIO 23 AGOSTO 1951											
CATEGORIA TURISMO NAZIONALE DI SERIE						GRUPPO GRAN TURISMO INTERNAZIONALE					
PLA 500 C.	LANCIA APURA	FIAT 1100	FIAT 1300	FIAT 1500	ALFA ROMEO	ALFA ROMEO	ALFA ROMEO	ALFA ROMEO	ALFA ROMEO	ALFA ROMEO	ALFA ROMEO
PUNTO DI PARTENZA: PIAZZA ITALIA - TRENTO											
PUNTO DI ARRIVO: MENDOLA											
PUNTO DI PARTENZA: PIAZZA ITALIA - TRENTO											
PUNTO DI ARRIVO: PAFIO IOMMO											
CLASSIFICA DI CLASSE DOPO IL 1° ITINERARIO											

la „quinta“

A fine agosto „Stellina“ compie i sei anni. E' diventata una avvenente, seria, esuberante e bella giovincella, la creatura che l'Automobile Club Trentino tenne a battesimo nel lontano 1947! Ne ha fatta della strada (e non solo metaforicamente!) questa realizzazione felice d'un tandem di „cannoni“ dell'organizzazione, il co. Mancini ed il dr. Sciso. E' venuta alla luce, si è affermata, ha avuto la sua crisetta immancabile e necessaria persino... nelle famiglie per bene, l'ha superata, dimenticata con la disinvoltura e il sussiego della persona di classe ed ha ripreso l'irresistibile avvio alla scalata dei primati e dei punti limiti delle sue parabole statistiche... La sesta „Stella Alpina“ — già in cantiere dall'indomani della conclusione della „quinta“ — riprende temi, spunti, traguardi della edizione precedente per bruciare altre tappe, per cogliere altri successi.

Fatta questa premessa, a titolo di preambolo alla edizione 1952 vediamo un po' da vicino, ed in sede di postumo consuntivo quella che tecnici, critici, giornalisti e organizzatori - con un concerto di voci cui fa eco lo schietto, unanime entusiasmo dei corridori - definirono „la migliore“ Stella Alpina.

96 macchine sono alla partenza — ulteriore incremento di 22 partecipanti sulla cifra limite del 1950 — e tra questi un'autentica parata di campioni, di piloti brillanti, di specialisti della strada e della montagna. Come nelle precedenti edizioni, massiccio lotto di concorrenti nelle „topolino“ — turismo e lotta senza quartiere tra di esse. Sulla Bolzano - Mendola — cioè a casa sua — è primo Geo Nosari, il simpatico bolzanino che ha voluto dar man forte alla „Scuderia Trentina“ difendendo i colori: ma gli sono alle calcagna il vicentino Zanetti e il bresciano Scaletta. Questi tre conduttori si alterneranno nel ritmo dei successi parziali con la sola sporadica inserzione di Sergio Mantovani la cui corsa regolare e intelligente gli darà il secondo posto assoluto. La vittoria è di Scaletta, la macchina di Zanetti ha un gesto di stanchezza proprio lungo i tornanti del conclusivo Bondone e Nosari... brucia ogni residua possibilità sulla Ponte di Legno - Tonale.

Questa categoria ha fatto registrare notevoli sorprese: l'eliminazione di Zanetti, il grave ritardo di Nosari, l'inopinata sconfitta di Crivellari, il drammatico „fuori strada“ della avvenente Vittoria Veronesi, vittima d'un incidente stradale nella Primiero - Passo Rolle che non ebbe miracolosamente conseguenze. Nel gruppo „Ardea“ la corsa è stata d'una regolarità spaventosa, quasi i cinque concorrenti si fossero passata la parola d'ordine per un armistizio di classifica. Il veronese Gianfranco Bolla vince con largo margine in minuti su Paolo Pagani, Mario Giacomelli e il trentino Daniele Volpi, il sorridente agente di commercio che, insinuazioni volgari che noi non raccogliamo, affermano approfittare della „Stella Alpina“ per farsi „a sbafo“ l'annuale visita generale ai clienti in olio e salumi... Notevole spiegamento di forze nel gruppo „Fiat 1100“ con quattro „galli“ in un pollaio troppo ristretto. Due forti e generosi piloti trentini si contendono la posta, lasciando più oltre Attilio Brandi ed il vincitore 1951, Stefano Alquati: il biondo, nervoso, classico Mario Tomasi, giovane

stella alpina

continuatore delle gesta favolose dei Mayr ai primordi dello sport del motore e Armando Rangoni, un pafuto mantovano all'Ascari, trapiantatosi a Trento per ragioni di concorrenza (non soltanto agonistica) nei confronti della scuderia Mayr.

Rangoni, che corre con il gigante Villotti quale seconda guida, vince tutti i tratti cronometrati ad eccezione del primo (un banale incidente alla frizione sulla Bolzano - Mendola) e... perde la corsa che è appannaggio di Mario Tomasi, il quale ci confessò di attendere con ansia la VI edizione per confermare una vittoria di cui da buon sportivo non fu soddisfatto. Per dire quanto la lotta sia stata serrata tra questi due campioni di casa nostra basta citare i distacchi tra i due nei vari tratti a cronometro: 5"9 sulla Calliano - Folgaria, 7"1 nella Ponte di Legno - Tonale, 21"8 sullo Stelvio, 1"1 nella Primiero - Rolle, 3"9 nella Tre croci - Cortina, 7"3 nella Trento - Vanezze. Hanno terminata la corsa anche Luigi Veronesi, papà della infortunata Vittoria, e Tito De Bertolini, un caparbio e appassionato „leader“ del Foro di Trento.

Nelle „1400“ irresistibile parata di Camillo Fambri, il serafico e pacioccone „Porthos“ dell'automobilismo trentino che ha corso senza avversari e vinto come ha voluto pur senza forzare a causa delle... querimonie del cognato Brusinelli, che zavorrava la macchina ed emetteva gemiti e lai ad ogni impennar di coda della possente macchina di don Camillo. Al posto d'onore è il cremonese Edo Bettinzoli, cronometrico, compassato, regolare. In questa categoria il buon nome del volante trentino viene difeso anche da Ernesto Borga che, ascoltando i maligni „si dice“, si sarebbe preso le vacanze in occasione della gara per compiere una „tournèe“... forestale (egli è per l'appunto un notissimo commerciante di legname), da Gianni Trentini che, avendo per seconda guida il „divo“ Alberini, aveva il suo daffare per non metter sotto alla macchina tutte le belle figliole spasimanti ai bordi della strada; ed ancora Bruno Landini, che ha corso senza pretese, e infine, rappresentante del gentil sesso, la simpatica lombarda Gianfranca Reggiani, ammirata amazzone in pantaloni.

Se nel campionato italiano turismo — gruppo „Lancia Aprilia“ — ci fu un'incerta contesa tra Eugenio Lubich e il petroniano - librario „Espes“, la Stella Alpina 1951 fu esplicita nel laurearci un Lubich netto, autoritario vincitore del duello (anche se un banale incidente di macchina volle lo „Eugenio nostro“ attardato proprio sulla salita del Bondone alla sommità del quale, nervoso, impaziente, emozionato l'attendeva lo sportivo padre, ch'ora non è più).

Il freddo, calcolatore, audace pilota trentino, che Venezia ci contende per ragioni di residenza e di lavoro, ha vinto con quasi 2' di vantaggio su Espes e lasciando gli altri, Bossini e Rinaldi assai più distanti.

Le grosse cilindrate trovano evidentemente la vita dura nella Stella Alpina: della decina di partite, solo quattro attingono la meta finale, quella del romano Cestelli e del concittadino, di adozione, dr. Lionetti, nel gruppo Alfa Romeo, di Riccardo Piacenza e Emanuele Giolino nella Lancia Aurelia. Il ritiro più importante è quello del milanese Bruno Moroni,



S. E. il Min. Vanoni premia Salvatore Ammendola vincitore

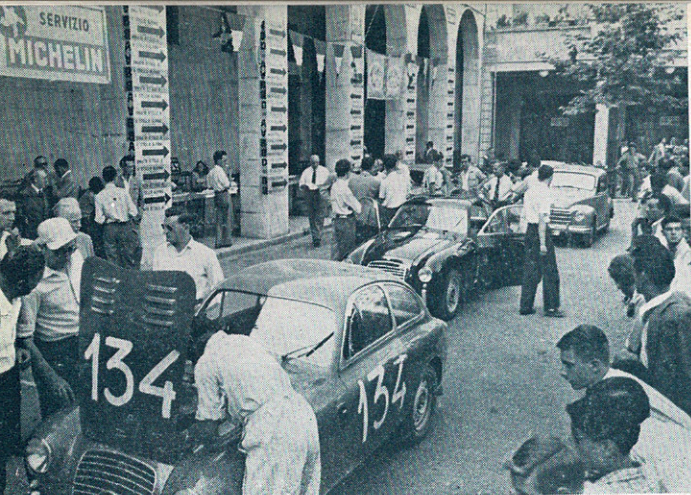


Ovidio Capelli viene premiato alla presenza di S. E.

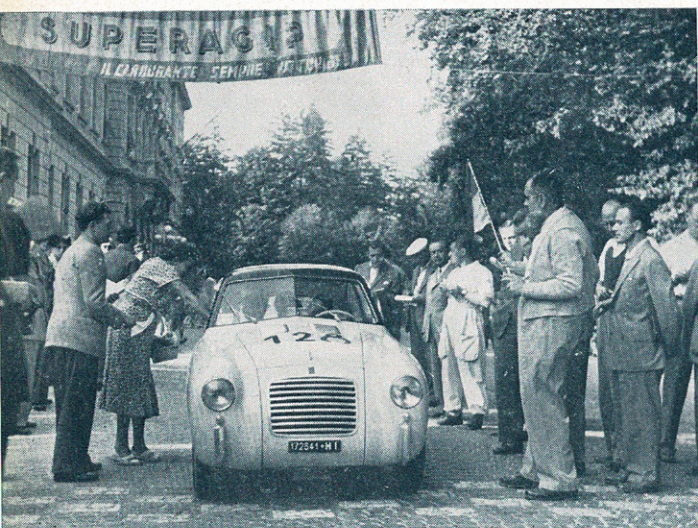


Il c.te Sigismondo Mancini premia il vincitore della classe Fiat





Verifica delle vetture in Piazza Italia a Trento



La coppia Reggiani - Zagato alla partenza



Parco vetture sul Bondone

5 ^a STELLA ALPINA		L'ITINERARIO 23 AGOSTO 1951	
PONTE ADICE - MENDOLA		GRUPPO GRAN TURISMO INTERNAZIONALE	
CATEGORIA TURISMO NAZIONALE DI SERIE		GRUPPO GRAN TURISMO INTERNAZIONALE	
PIAZZOLI	LANZA	FIAT	ALFA ROMEO
1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24
25	26	27	28
29	30	31	32
33	34	35	36
37	38	39	40
41	42	43	44
45	46	47	48
49	50	51	52
53	54	55	56
57	58	59	60
61	62	63	64
65	66	67	68
69	70	71	72
73	74	75	76
77	78	79	80
81	82	83	84
85	86	87	88
89	90	91	92
93	94	95	96
97	98	99	100

la „quinta“ stella alpina

A fine agosto „Stellina“ compie i sei anni. E' diventata una avvenente, seria, esuberante e bella giovincella, la creatura che l'Automobile Club Trentino tenne a battesimo nel lontano 1947! Ne ha fatta della strada (e non solo metaforicamente!) questa realizzazione felice d'un tandem di „cannoni“ dell'organizzazione, il co. Mancini ed il dr. Sciso. E' venuta alla luce, si è affermata, ha avuto la sua crisetta immancabile e necessaria persino... nelle famiglie per bene, l'ha superata, dimenticata con la disinvoltura e il sussiego della persona di classe ed ha ripreso l'irresistibile avvio alla scalata dei primati e dei punti limiti delle sue parabole statistiche... La sesta „Stella Alpina“ — già in cantiere dall'indomani della conclusione della „quinta“ — riprende temi, spunti, traguardi della edizione precedente per bruciare altre tappe, per cogliere altri successi.

Fatta questa premessa, a titolo di preambolo alla edizione 1952 vediamo un po' da vicino, ed in sede di postumo consuntivo quella che tecnici, critici, giornalisti e organizzatori — con un concerto di voci cui fa eco lo schietto, unanime entusiasmo dei corridori — definirono „la migliore“ Stella Alpina.

96 macchine sono alla partenza — ulteriore incremento di 22 partecipanti sulla cifra limite del 1950 — e tra questi un'autentica parata di campioni, di piloti brillanti, di specialisti della strada e della montagna. Come nelle precedenti edizioni, massiccio lotto di concorrenti nelle „topolino“ — turismo e lotta senza quartiere tra di esse. Sulla Bolzano - Mendola — cioè a casa sua — è primo Geo Nosari, il simpatico bolzanino che ha voluto dar man forte alla „Scuderia Trentina“ difendendone i colori: ma gli sono alle calcagna il vicentino Zanetti e il bresciano Scaletta. Questi tre conduttori si alterneranno nel ritmo dei successi parziali con la sola sporadica inserzione di Sergio Mantovani la cui corsa regolare e intelligente gli darà il secondo posto assoluto. La vittoria è di Scaletta, la macchina di Zanetti ha un gesto di stanchezza proprio lungo i tornanti del conclusivo Bondone e Nosari... brucia ogni residua possibilità sulla Ponte di Legno - Tonale.

Questa categoria ha fatto registrare notevoli sorprese: l'eliminazione di Zanetti, il grave ritardo di Nosari, l'inopinata sconfitta di Crivellari, il drammatico „fuori strada“ della avvenente Vittoria Veronesi, vittima d'un incidente stradale nella Primiero - Passo Rolle che non ebbe miracolosamente conseguenze. Nel gruppo „Ardea“ la corsa è stata d'una regolarità spaventosa, quasi i cinque concorrenti si fossero passata la parola d'ordine per un armistizio di classifica. Il veronese Gianfranco Bolla vince con largo margine in minuti su Paolo Pagani, Mario Giacomelli e il trentino Daniele Volpi, il sorridente agente di commercio che, insinuazioni volgari che noi non raccogliamo, affermano approfittare della „Stella Alpina“ per farsi „a sbafo“ l'annuale visita generale ai clienti in olio e salumi... Notevole spiegamento di forze nel gruppo „Fiat 1100“ con quattro „galli“ in un pollaio troppo ristretto. Due forti e generosi piloti trentini si contendono la posta, lasciando più oltre Attilio Brandi ed il vincitore 1951, Stefano Alquati: il biondo, nervoso, classico Mario Tomasi, giovane

continuatore delle gesta favolose dei Mayr ai primordi dello sport del motore e Armando Rangoni, un pafiuo mantovano all'Ascari, trapiantatosi a Trento per ragioni di concorrenza (non soltanto agonistica) nei confronti della scuderia Mayr.

Rangoni, che corre con il gigante Villotti quale seconda guida, vince tutti i tratti cronometrati ad eccezione del primo (un banale incidente alla frizione sulla Bolzano - Mendola) e... perde la corsa che è appannaggio di Mario Tomasi, il quale ci confessò di attendere con ansia la VI edizione per confermare una vittoria di cui da buon sportivo non fu soddisfatto. Per dire quanto la lotta sia stata serrata tra questi due campioni di casa nostra basta citare i distacchi tra i due nei vari tratti a cronometro: 5"9 sulla Calliano - Folgaria, 7"1 nella Ponte di Legno - Tonale, 21"8 sullo Stelvio, 1"1 nella Primiero - Rolle, 3"9 nella Tre croci - Cortina, 7"3 nella Trento - Vanezze. Hanno terminata la corsa anche Luigi Veronesi, papà della infortunata Vittoria, e Tito De Bertolini, un caparbio e appassionato „leader“ del Foro di Trento.

Nelle „1400“ irresistibile parata di Camillo Fambri, il serafico e pacioccone „Porthos“ dell'automobilismo trentino che ha corso senza avversari e vinto come ha voluto pur senza forzare a causa delle... querimonie del cognato Brusinelli, che zavorrava la macchina ed emetteva gemiti e lai ad ogni impennar di coda della possente macchina di don Camillo. Al posto d'onore è il cremonese Edo Bettinzoli, cronometrico, compassato, regolare. In questa categoria il buon nome del volante trentino viene difeso anche da Ernesto Borgia che, ascoltando i maligni „si dice“, si sarebbe preso le vacanze in occasione della gara per compiere una „tournèe“... forestale (egli è per l'appunto un notissimo commerciante di legname), da Gianni Trentini che, avendo per seconda guida il „divo“ Alberini, aveva il suo daffare per non metter sotto alla macchina tutte le belle figliole spasimanti ai bordi della strada; ed ancora Bruno Landini, che ha corso senza pretese, e infine, rappresentante del gentil sesso, la simpatica lombarda Gianfranca Reggiani, ammirata amazzone in pantaloni.

Se nel campionato italiano turismo — gruppo „Lancia Aprilia“ — ci fu un'incerta contesa tra Eugenio Lubich e il petroniano - librario „Espes“, la Stella Alpina 1951 fu esplicita nel laurearci un Lubich netto, autoritario vincitore del duello (anche se un banale incidente di macchina volle lo „Eugenio nostro“ attardato proprio sulla salita del Bondone alla sommità del quale, nervoso, impaziente, emozionato l'attendeva lo sportivo padre, ch'ora non è più).

Il freddo, calcolatore, audace pilota trentino, che Venezia el contende per ragioni di residenza e di lavoro, ha vinto con quasi 2' di vantaggio su Espes e lasciando gli altri, Bossini e Rinaldi assai più distanti.

Le grosse cilindrate trovan evidentemente la vita dura nella Stella Alpina: della decina di partite, solo quattro attingono la meta finale, quella del romano Cestelli e del concittadino, di adozione, dr. Lionetti, nel gruppo Alfa Romeo, di Riccardo Piacenza e Emanuele Giolino nella Lancia Aurelia. Il ritiro più importante è quello del milanese Bruno Moroni,



S. E. il Min. Vanoni premia Salvatore Ammendola vincitore della 5.ª Stella Alpina



Ovidio Capelli viene premiato alla presenza di S. E. Edoardo Bisia



Il c.te Sigismondo Mancini premia il vincitore della classe Fiat 1400, Camillo Fambri



vittima del Rolle. — Mazzi-Zafferi, con Reggiani in tattica posizione d'attesa: ecco il quadro della situazione strategica nella „fino a 750 g. t.“. La lotta tra i due simpatici esponenti della „Zagato“ è stata senza quartiere: è appena sufficiente dare un'occhiata alla classifica finale per convincersi di quanto rabbiosa, tremenda sia stata la contesa tra le due „bomboniere“ rombanti di Bruno Mazzi e Alessandro Zafferi, che terminano divise da soli 26"1 dopo oltre due ore di corsa a cronometro. In questa categoria troviamo anche uno straniero, il francese Casamayor De Planta con la sua razzente Dina Panhard.

Nelle „fino a 1500“ — scomparso dopo il primo tratto a cronometro uno dei favoriti, Cesare Maderna — la conquista della vittoria di categoria diventa un affare privato tra il bergamasco Ferruccio Musitelli e il milanese Ovidio Capelli: ha la meglio la Cisitalia del primo ma il „gentleman“ lombardo termina a soli 23" con la sua elegante 1400. Anche qui un francese: George Besson che riesce a portare al traguardo finale la sua Renault, di piccola cilindrata in impari lotta con i suoi 760 c. c. nei confronti dei motori 1100.

Affollamento di „nomi“ nella „fino a 2000“ ed immediate avvisaglie di lotta acerrima. Eccone un esempio: sulla Bolzano - Mendola Anselmi, vincitore della Coppa delle Dolomiti e Valenzano, il noto corridore piemontese, sono a „ex aequo“! Poi, sulla Calliano - Folgaria, il ligure Anselmi perderà ruota e possibilità di classifica e sarà costretto al ritiro mentre anche il barese Attanasio rinuncerà alla lotta dopo la prima giornata di corsa. Ughetto Mondini (l'enfant gâté della Scuderia Trentina da mesi sognava la Stella Alpina ed il mezzo per parteciparvi: vi era riuscito, al prezzo di notevoli sacrifici, „facendosi“ l'Aurelia) si lancia come un bolide sul nastro d'asfalto della prima tappa ma dopo poche decine di chilometri la frizione lo tradisce. Ripara, rincorre ma giunge fuori tempo massimo: si pensa che nei suoi confronti i „commissari“ chiuderanno un occhio ma son lì, inesorabili e cinici, i cronometristi a dir di no e il buon Ughetto deve abbandonare, riporre nella naftalina la sua possente macchina, attendere serenamente la VI Stella Alpina... Luigi Valenzano, campione d'Italia, vince la categoria ma dietro di lui, a soli 48" è Fausto Rodenghi, il „big“ dell'automobilismo trentino, forte come una quercia, audace come un leone che non può far di più con la sua Aurelia di serie che battere un „Ippocampo“, un Bordoni, un Giobellina (...e scusate s'è poco!).

Fausto Rodenghi — che vince i tratti di Folgaria e di casa sua al Tonale — ha la sua „râtèe“ sulla Mendola per uno sciocco incidente di macchina, ma quanta classe in questo modesto e simpatico nostro campione! — Nella categoria oltre 2000 cc. di cilindrata il „moloch dalle sette teste“ alias i sette tratti cronometrati hanno notevolmente infierito sui concorrenti riducendoli, all'arrivo, a soli 4. I più sfortunati furono Guido Florio, vittima d'una catastrofica cornata contro un muricciolo, subito dopo l'arrivo alla Mendola, che determinava il completo sfasciamento della macchina, ma, grazie al Cielo, conservava la perfetta incolumità dell'equipaggio, ed i due francesi Coronat e La Pauze che scomparvero dopo la prima giornata di gara mormorando „très jolie, cettte étoile alpine, mais très difficile“.... Salvatore Ammendola — un innomorto galante della

Stella Alpina — ha colto la vittoria nel segno indiscusso d'una classe eccelsa, con una gara giudiziosa e coraggiosa, accorta ed intelligente lasciando a 57" il più prossimo avversario, il conterraneo Luigi Valenzano, nella classifica assoluta. Alle spalle del giovanissimo corridore torinese, nella classifica per categoria, è il romano Augusto Caraceni, protagonista d'una corsa eccellente ma attardato proprio sulla salita finale da una „panne“ che gli faceva perdere oltre 3' e sicuramente un paio di posti nella classifica generale assoluta. Mariano Lubich ha condotto brillantemente al traguardo finale la sua pesante e potente Alfa Romeo, riscattando, in uno con il fratello Eugenio, la sfortunata prova del cognato Ugo Mondini. Il bilancio finale è, letteralmente, spettacoloso: 67 macchine hanno portato a termine la gara, raggiungendo il traguardo di Trento Alto, Vaneze di Bondone; anche questo è un indice della bontà della formula inaugurata nella IV edizione, dei saggi criteri tecnico-organizzativi della Commissione Sportiva dell'Automobile Club trentino, dello stato eccellente delle nostre strade dolomitiche, e, diciamo pure, della maggior consistenza qualitativa del campo dei concorrenti.

I cuscinetti a sfere della „riforma“, sui quali sono ruotate le edizioni 1950 e 1951 sono i seguenti: soppressione della categoria sport, riduzione da otto a sette tratti cronometrati, diminuzione delle medie obbligate, aumento della dotazione premi. Questi motivi tecnico-organizzativi verranno ripresi per l'edizione 1952 e, a quanto ci consta, ancor più modificati in meglio: la „Stella Alpina“ ne sortirà, in tal modo, completata, abbellita, snellita e, conseguentemente, sempre più affascinosa e ammirata. Mentre scriviamo queste righe mancano ancor più di due mesi alla „Stella 6“ eppure gli amici dell'A. C. Trento son già in istato di preallarme: il conte Mancini non è più in grado di mantenere disciplina e vetustà alla sua barba da Nazareno, il dr. Sciso suda in romano puro e s'arrabbia in trentino smoccolato, tutto lo „entourage“ dell'organizzazione, dall'olimpico Lussana, al fegatoso Mantioletti, da Vecchi e C. alle steno-dattilografe, modesti e laboriosi ingranaggi d'una organizzazione poderosa e ponderosa, suda le proverbiali sette camicie con questo calore estivo trentino degno della piana Dancale, per attendere alle mille ed una cosa che una manifestazione motoristica così complessa e nervosa richiede. Sopra tutti — paterno e bonariamente autoritario — il Presidente ing. De Unterrichter, al cui ascendente politico oltre che alle sue capacità tecniche organizzative e amministrative, è sposata la riuscita della Stella Alpina 1951 e, sicuramente, di quella che è per nascere.

La gara — che gli automobilisti trentini chiamano ormai „fior d'agosto“ — cadrà per l'appunto nell'ultima decade di agosto, quando, come dicono quassù, l'acqua rinfresca il bosco: è una data intelligentemente scelta perchè consente ai concorrenti che non siano spinti unicamente dal demone della corsa, di ammirare un Trentino meno accaldato, più verde, infinitamente più bello e pittoresco nell'azzurro dei suoi laghi, nel verde cupo delle sue abetaie, nel bianco scintillio dei suoi ghiacciai, nel rosso fuoco e violetto acceso delle sue crode dolomitiche illuminate dal tramonto, in una parola il vero Trentino turistico estivo.

UMBERTO GRILLO



Automobilisti !

l'Azienda Autonoma Turismo di Trento Vi saluta cordialmente e Vi invita sulle strade delle

DOLOMITI

TRENTO

STORICO - ARTISTICO CAPOLUOGO DELLA REGIONE TRENTO - ALTO ADIGE

MONTE BONDONE

Ideale soggiorno estivo e palestra dello Sci - (nuova seggiovia)

FAI DELLA PAGANELLA

(m. 1000)

ALTIPIANO DI PINO

(m. 967)

LAGO DI S. CRISTOFORO

(m. 500)

INFORMAZIONI :

**AZIENDA AUTONOMA
TURISMO - TRENTO**

VIA ALFIERI N. 3



vittima del Rolle. — Mazzi-Zafferri, con Reggiani in tattica posizione d'attesa: ecco il quadro della situazione strategica nella „fino a 750 g. t.“. La lotta tra i due simpatici esponenti della „Zagato“ è stata senza quartiere: è appena sufficiente dare un'occhiata alla classifica finale per convincersi di quanto rabbiosa, tremenda sia stata la contesa tra le due „bomboniere“ rombanti di Bruno Mazzi e Alessandro Zafferri, che terminano divise da soli 26"1 dopo oltre due ore di corsa a cronometro. In questa categoria troviamo anche uno straniero, il francese Casamayor De Planta con la sua razzente Dina Panhard.

Nelle „fino a 1500“ — scomparso dopo il primo tratto a cronometro uno dei favoriti, Cesare Maderna — la conquista della vittoria di categoria diventa un affare privato tra il bergamasco Ferruccio Musitelli e il milanese Ovidio Capelli: ha la meglio la Cisitalia del primo ma il „gentleman“ lombardo termina a soli 23" con la sua elegante 1400. Anche qui un francese: George Besson che riesce a portare al traguardo finale la sua Renault, di piccola cilindrata in impari lotta con i suoi 760 c. c. nei confronti dei motori 1100.

Affollamento di „nomi“ nella „fino a 2000“ ed immediate avvisaglie di lotta acerrima. Eccone un esempio: sulla Bolzano - Mendola Anselmi, vincitore della Coppa delle Dolomiti e Valenzano, il noto corridore piemontese, sono a „ex aequo“! Poi, sulla Calliano - Folgaria, il ligure Anselmi perderà ruota e possibilità di classifica e sarà costretto al ritiro mentre anche il barese Attanasio rinuncerà alla lotta dopo la prima giornata di corsa. Ughetto Mondini (l'enfant gâté della Scuderia Trentina da mesi sognava la Stella Alpina ed il mezzo per parteciparvi: vi era riuscito, al prezzo di notevoli sacrifici, „facendosi“ l'Aurelia) si lancia come un bolide sul nastro d'asfalto della prima tappa ma dopo poche decine di chilometri la frizione lo tradisce. Ripara, rincorre ma giunge fuori tempo massimo: si pensa che nei suoi confronti i „commissari“ chiuderanno un occhio ma son lì, inesorabili e cinici, i cronometristi a dir di no e il buon Ughetto deve abbandonare, riporre nella naftalina la sua possente macchina, attendere serenamente la VI Stella Alpina... Luigi Valenzano, campione d'Italia, vince la categoria ma dietro di lui, a soli 48" è Fausto Rodenghi, il „big“ dell'automobilismo trentino, forte come una quercia, audace come un leone che non può far di più con la sua Aurelia di serie che battere un „Ippocampo“, un Bordoni, un Giobellina (...e scusate s'è poco!).

Fausto Rodenghi — che vince i tratti di Folgaria e di casa sua al Tonale — ha la sua „râtèe“ sulla Mendola per uno sciocco incidente di macchina, ma quanta classe in questo modesto e simpatico nostro campione! — Nella categoria oltre 2000 cc. di cilindrata il „moloch dalle sette teste“ alias i sette tratti cronometrati hanno notevolmente infierito sui concorrenti riducendoli, all'arrivo, a soli 4. I più sfortunati furono Guido Florio, vittima d'una catastrofica cornata contro un muricciolo, subito dopo l'arrivo alla Mendola, che determinava il completo sfasciamento della macchina, ma, grazie al Cielo, conservava la perfetta incolumità dell'equipaggio, ed i due francesi Coronat e La Pauze che scomparvero dopo la prima giornata di gara mormorando „très jolie, cettè étoile alpine, mais très difficile“.... Salvatore Ammendola — un innumero galante della

Stella Alpina — ha colto la vittoria nel segno indiscusso d'una classe eccelsa, con una gara giudiziosa e coraggiosa, accorta ed intelligente lasciando a 57" il più prossimo avversario, il conterraneo Luigi Valenzano, nella classifica assoluta. Alle spalle del giovanissimo corridore torinese nella classifica per categoria, è il romano Augusto Caraceni protagonista d'una corsa eccellente ma attardato proprio sulla salita finale da una „panne“ che gli faceva perdere oltre 3' e sicuramente un paio di posti nella classifica generale assoluta. Mariano Lubich ha condotto brillantemente al traguardo finale la sua pesante e potente Alfa Romeo, riscattando, in uno con il fratello Eugenio, la sfortunata prova del cognato Ugo Mondini. Il bilancio finale è, letteralmente, spettacoloso: 67 macchine hanno portato a termine la gara, raggiungendo il traguardo di Trento Alto, Vaneze di Bondone; anche questo è un indice della bontà della formula inaugurata nella IV edizione, dei saggi criteri tecnico-organizzativi della Commissione Sportiva dell'Automobile Club trentino, dello stato eccellente delle nostre strade dolomitiche, e, diciamo pure, della maggior consistenza qualitativa del campo dei concorrenti.

I cuscinetti a sfere della „riforma“, sui quali sono ruotate le edizioni 1950 e 1951 sono i seguenti: soppressione della categoria sport, riduzione da otto a sette tratti cronometrati, diminuzione delle medie obbligate, aumento della dotazione premi. Questi motivi tecnico-organizzativi verranno ripresi per l'edizione 1952 e, a quanto ci consta ancor più modificati in meglio: la „Stella Alpina“ ne sortirà, in tal modo, completata, abbellita, snellita e, conseguentemente, sempre più fascinosa e ammirata. Mentre scriviamo queste righe mancano ancor più di due mesi alla „Stella 6“ eppure gli amici dell'A. C. Trento son già in istato di preallarme: il conte Mancini non è più in grado di mantenere disciplina e vetustà alla sua barba da Nazarenzo, il dr. Sciso suda in romano puro e s'arrabbia in trentino smoccolato, tutto lo „entourage“ dell'organizzazione, dall'olimpico Lussana, al fegatoso Manfioletti, da Vecchi e C. alle steno-dattilografe, modesti e laboriosi ingranaggi d'una organizzazione poderosa e ponderosa suda le proverbiali sette camicie con questo calore estivo trentino degno della piana Dancale, per attendere alle mille ed una cosa che una manifestazione motoristica così complessa e nervosa richiede. Sopra tutti — paterno e bonariamente autoritario — il Presidente ing. De Unterrichter, a cui ascendente politico oltre che alle sue capacità tecniche organizzative e amministrative, è sposata la riuscita della Stella Alpina 1951 e, sicuramente, di quella che è per nascere.

La gara — che gli automobilisti trentini chiamano ormai „fior d'agosto“ — cadrà per l'appunto nell'ultima decade di agosto, quando, come dicono quassù, l'acqua rinfresca il bosco: è una data intelligentemente scelta perchè consente ai concorrenti che non siano spinti unicamente dal demone della corsa, di ammirare un Trentino meno accaldato, più verde, infinitamente più bello e pittoresco nell'azzurro dei suoi laghi, nel verde cupo delle sue abetaie, nel bianco scintillio dei suoi ghiacciai, nel rosso fuoco e violetto acceso delle sue crode dolomitiche illuminate dal tramonto, in una parola il vero Trentino turistico estivo.

UMBERTO GRILLO



Automobilisti !

l'Azienda Autonoma Turismo di Trento Vi saluta cordialmente e Vi invita sulle strade delle

D O L O M I T I

TRENTO

STORICO - ARTISTICO CAPOLUOGO DELLA REGIONE TRENTO - ALTO ADIGE

M O N T E B O N D O N E

Ideale soggiorno estivo e palestra dello Sci - (nuova seggiovia)

F A I D E L L A P A G A N E L L A

(m. 1000)

A L T I P I A N O D I P I N E '

(m. 967)

L A G O D I S . C R I S T O F O R O

(m. 500)

INFORMAZIONI :

**AZIENDA AUTONOMA
TURISMO - TRENTO**

VIA ALFIERI N. 3





La strada dello Stelvio - 2756 m.

Foto Fränzl - Bolzano



La „Stella Alpina“ è permeata del fascino delle montagne. È una sequenza di fotogrammi sfumati dai colori delle Dolomiti, che ad ogni curva si fissano nel riquadro del parabrezza. La chiamano una corsa ed essa lo è perchè ne ha tutte le caratteristiche, il ritmo dei cronometri, il polverone ai tornanti e soprattutto lo spirito dei piloti al volante; ma non è soltanto una corsa, perchè il paesaggio che la circonda la trasforma in breve in una veloce occhiata ad una delle più belle contrade d'Italia. Si snoda sul percorso ideale per gli amanti dell'automobile e delle montagne. Le strade delle Dolomiti, viste da una cima appaiono come dei sentieri, per quel loro biancore e per quell'inerpicarsi faticoso tutto a curve e sobbalzi e fanno ansare la macchina nelle riprese come l'alpinista sulle erte. In questo sforzo s'affina l'abilità dell'uomo che ritrova la sua fatica in quella del mezzo meccanico e deve saperlo dosare e lanciare. I panorami che si susseguono veloce-

FASCINO DI UNA GARA

mente davanti agli occhi finiscono per formare una ininterrotta sequenza di cime, di boschi, di fondi valle pieni di colore e di dolcezza, con una continuità reale e quasi cinematografica. Sembra di conoscere tutti quei monti con un'occhiata sola. È qui il fondersi dello sport puro col turismo e con l'amore per la natura. I tecnici la osserveranno come un banco di studio dei motori e dei piloti, gli spettatori come una qualsiasi prova di capacità e di resistenza, ma i concorrenti non potranno lasciare dietro di loro, come la stanchezza e l'eco del motore a rimbalzare sui muraglioni, quelle macchie di azzurro e di verde che rischiarano l'anima.

Ai dirigenti dell'Automobile di Trento che realizzano ancora una volta questa brillante manifestazione, ai concorrenti che le daranno altra fama ed a tutti i soci, invio il mio più cordiale saluto ed il mio augurio di miglior successo.

FRANCESCO MUNGO

Una prova esemplare

C'è una moda per le manifestazioni sportive e per le loro formule, come c'è in altri campi di attività. Si ricorderà il periodo delle corse handicaps, determinato tra l'altro dalla scarsità di materiale di mezzi meccanici; si ricorderà il periodo dei circuiti cittadini, moda a suo tempo lanciata da Montecarlo ed accolta da molti organizzatori che si illudevano di poter fare del loro centro o della loro cittadina un piccolo Montecarlo. In altri tempi mode ed orientamenti del genere avevano provocato la Targa Florio, che è la nostra più anziana manifestazione di velocità; nel dopoguerra la Mille Miglia servì a molti di esempio e s'ebbe un fiorire di corse su strada forse eccessivo. Bisognerà infatti anche preoccuparsi del fatto che le strade sono di tutti, che le strade nostre sono spesso, per non dire sempre insufficienti alla nostra circolazione e che non tutti i cittadini e gli utenti amano fare dei sacrifici, magari di poche ore per dare il passo a corridori di una corsa automobilistica o motociclistica.

È ben noto che all'estero sulle strade si corre molto poco, (in Inghilterra da molti anni è vietata ogni corsa di velocità sulle strade, così come negli Stati Uniti dove peraltro ora si tende a seguire un po' l'esempio italiano) nel Belgio recentemente è uscita una legge che limita in modo perentorio le gare di velocità sulle strade normali. Insomma si tende un po' ovunque a restare nei termini delle leggi, anche perchè si ritiene che le gare di velocità su strada servano di cattivo esempio per gli automobilisti che si sentono invogliati ad imitare i gareggianti e quindi ad infrangere le leggi della circolazione.

Specialmente all'estero molto rilievo si dà alle così dette gare di regolarità che del resto anche in Italia ebbero un brillantissimo periodo (ricorderemo i tempi della Coppa delle Tre Venezie) od ai «rallyes». Ma anche queste prove, in parecchi casi non sono che una finzione legale perchè rette da regolamenti e da norme che praticamente rendono queste manifestazioni, così dette di regolarità o turistiche, più pericolose di una manifestazione di velocità. In pratica è facile attraverso un regolamento od una formula eludere le leggi della circolazione e porre i concorrenti in condizioni di dover superare, anche pericolosamente, i limiti delle velocità normali.

Ci sono ormai i così detti rallyes che pure retti da innocenti regolamenti che non prescrivono che velocità limitate (40 o 50 km. all'ora) ammesse dalle leggi di tutti i paesi, impongono poi distanze e percorsi tali, con controlli delimitanti tratti difficilissimi e di chilometraggio molto breve, che diventano prove sportive in taluni casi pericolosissime se non addirittura disumane, le quali alla fine non portano a risultati tecnici che abbiano un significato positivo od utile.

È vero d'altra parte che gli sportivi e gli appassionati che amano dedicarsi alle prove sportive su strada o turistico-sportive sono in numero sempre crescente, e che molte di queste manifestazioni hanno assunto una notorietà ed un successo addirittura mondiali, soprattutto per le ripercussioni che se ne hanno in campo commerciale o in quello della propaganda turistica. È perciò difficile opporsi o solamente limitare questa particolare attività che ha per altro verso, i suoi utili aspetti tecnici, sportivi, propagandistici. È sempre difficile opporsi alla moda, al gusto od alle tendenze delle masse. Ma si può fare opera di orientamento, di educazione, attraverso la regolamentazione, la scelta dei percorsi, le formule; è anzi questo un dovere di quanti hanno la responsabilità della attività sportiva.

E sono senz'altro del parere che le prove su strada vanno incoraggiate per molti motivi, ma soprattutto perchè tendono a fare conoscere il nostro paese, a spronare il miglioramento della nostra rete stradale, ad educare i guidatori.

Sono anche del parere che la formula migliore di ogni prova resta pur sempre la strada, con le sue difficoltà reali e non artificiose; si tratta di sapere scegliere sia i percorsi, che le formule di classifica senza ricorrere a quegli artifici legali ai quali ho fatto cenno, e, qualora la classifica sia basata sulla velocità, si addivenga alla chiusura totale del percorso.

Perchè basare una classifica sul tempo che si impiega a percorrere una determinata distanza e non prendere tutte le misure atte a mettere i corridori od i concorrenti nelle condizioni migliori per sviluppare il massimo della velocità che loro permettono e il mezzo e le loro capacità è, dopotutto, un controsenso.

Per questo ritengo che una delle formule più felici e più indovinate sia proprio quella della nostra «Stella Alpina», la quale al suo percorso insuperabile per bellezza, per attrattive panoramiche, per difficoltà di guida (quale altro percorso include tanti celebri passi alpini?) aggiunge la assoluta sicurezza della chiusura del percorso lungo i tratti di velocità, che servono di base alla classifica, la prescrizione di una media non eccessiva lungo gli altri tratti del percorso, la eliminazione di vetture eccessivamente veloci, giacchè la gara è riservata alle vetture da turismo, e cioè proprio a quei mezzi meccanici che normalmente circolano, ed infine quelle comodità organizzative e logistiche che il turista desidera, pure avendo campo di percorrere tutte le nostre più belle strade alpine. In questi fattori sta il segreto del successo di quella che si può considerare la prova turistico-sportiva più indovinata del calendario sportivo, la quale oltretutto gode del privilegio di una organizzazione ormai esemplare e frutto di una esperienza che i nostri amici trentini hanno affinato in tanti anni di attività e di passione.

GIOVANNI CANETRINI



strada dello Stelvio - 2756 m. Foto Fränzl - Bolzano



La „Stella Alpina“ è permeata del fascino delle montagne. È una sequenza di fotogrammi sfumati dai colori delle Dolomiti, che ad ogni curva si fissano nel riquadro del parabrezza. La chiamano una corsa ed essa lo è perchè ne ha tutte le caratteristiche, il ritmo dei cronometri, il polverone ai tornanti e soprattutto lo spirito dei piloti al volante; ma non è soltanto una corsa, perchè il paesaggio che la circonda la trasforma in breve in una veloce occhiata ad una delle più belle contrade d'Italia. Si snoda sul percorso ideale per gli amanti dell'automobile e delle montagne. Le strade delle Dolomiti, viste da una cima appaiono come dei sentieri, per quel loro biancore e per quell'inerpicarsi faticoso tutto a curve e sobbalzi e fanno ansare la macchina nelle riprese come l'alpinista sulle erte. In questo sforzo s'affina l'abilità dell'uomo che ritrova la sua fatica in quella del mezzo meccanico e deve saperlo dosare e lanciare. I panorami che si susseguono veloce-

FASCINO DI UNA GARA

mente davanti agli occhi finiscono per formare una ininterrotta sequenza di cime, di boschi, di fondi valle pieni di colore e di dolcezza, con una continuità reale e quasi cinematografica. Sembra di conoscere tutti quei monti con un'occhiata sola. È qui il fondersi dello sport puro col turismo e con l'amore per la natura. I tecnici la osserveranno come un banco di studio dei motori e dei piloti, gli spettatori come una qualsiasi prova di capacità e di resistenza, ma i concorrenti non potranno lasciare dietro di loro, come la stanchezza e l'eco del motore a rimbalzare sui muraglioni, quelle macchie di azzurro e di verde che rischiarano l'anima.

Ai dirigenti dell'Automobile di Trento che realizzano ancora una volta questa brillante manifestazione, ai concorrenti che le daranno altra fama ed a tutti i soci, invio il mio più cordiale saluto ed il mio augurio di miglior successo.

FRANCESCO MUNGO

Una prova esemplare

C'è una moda per le manifestazioni sportive e per le loro formule, come c'è in altri campi di attività. Si ricorderà il periodo delle corse handicaps, determinato tra l'altro dalla scarsità di materiale di mezzi meccanici; si ricorderà il periodo dei circuiti cittadini, moda a suo tempo lanciata da Montecarlo ed accolta da molti organizzatori che si illudevano di poter fare del loro centro o della loro cittadina, un piccolo Montecarlo. In altri tempi mode ed orientamenti del genere avevano provocato la Targa Florio, che è la nostra più anziana manifestazione di velocità; nel dopoguerra la Mille Miglia servì a molti di esempio e s'ebbe un fiorire di corse su strada forse eccessivo. Bisognerà infatti anche preoccuparsi del fatto che le strade sono di tutti, che le strade nostre sono spesso, per non dire sempre insufficienti alla nostra circolazione e che non tutti i cittadini e gli utenti amano fare dei sacrifici, magari di poche ore per dare il passo a corridori di una corsa automobilistica o motociclistica.

È ben noto che all'estero sulle strade si corre molto poco, (in Inghilterra da molti anni è vietata ogni corsa di velocità sulle strade, così come negli Stati Uniti dove peraltro ora si tende a seguire un po' l'esempio italiano) nel Belgio recentemente è uscita una legge che limita in modo perentorio le gare di velocità sulle strade normali. Insomma si tende un po' ovunque a restare nei termini delle leggi, anche perchè si ritiene che le gare di velocità su strada servano di cattivo esempio per gli automobilisti che si sentono invogliati ad imitare i gareggianti e quindi ad infrangere le leggi della circolazione.

Specialmente all'estero molto rilievo si dà alle così dette gare di regolarità che del resto anche in Italia ebbero un brillantissimo periodo (ricorderemo i tempi della Coppa delle Tre Venezie) od ai «rallyes». Ma anche queste prove, in parecchi casi non sono che una finzione legale perchè rette da regolamenti e da norme che praticamente rendono queste manifestazioni, così dette di regolarità o turistiche, più pericolose di una manifestazione di velocità. In pratica è facile attraverso un regolamento od una formula eludere le leggi della circolazione e porre i concorrenti in condizioni di dover superare, anche pericolosamente, i limiti delle velocità normali.

Ci sono ormai i così detti rallyes che pure retti da innocenti regolamenti che non prescrivono che velocità limitate (40 o 50 km. all'ora) ammesse dalle leggi di tutti i paesi, impongono poi distanze e percorsi tali, con controlli delimitanti tratti difficilissimi e di chilometraggio molto breve, che diventano prove sportive in taluni casi pericolosissime se non addirittura disumane, le quali alla fine non portano a risultati tecnici che abbiano un significato positivo od utile.

È vero d'altra parte che gli sportivi e gli appassionati che amano dedicarsi alle prove sportive su strada o turistico-sportive sono in numero sempre crescente, e che molte di queste manifestazioni hanno assunto una notorietà ed un successo addirittura mondiali, soprattutto per le ripercussioni che se ne hanno in campo commerciale o in quello della propaganda turistica. È perciò difficile opporsi o solamente limitare questa particolare attività che ha per altro verso, i suoi utili aspetti tecnici, sportivi, propagandistici. È sempre difficile opporsi alla moda, al gusto od alle tendenze delle masse. Ma si può fare opera di orientamento, di educazione, attraverso la regolamentazione, la scelta dei percorsi, le formule; è anzi questo un dovere di quanti hanno la responsabilità della attività sportiva.

E sono senz'altro del parere che le prove su strada vengano incoraggiate per molti motivi, ma soprattutto perchè tendono a fare conoscere il nostro paese, a spronare il miglioramento della nostra rete stradale, ad educare i guidatori.

Sono anche del parere che la formula migliore di ogni prova resta pur sempre la strada, con le sue difficoltà reali e non artificiose; si tratta di sapere scegliere sia i percorsi, che le formule di classifica senza ricorrere a quegli artifici legali ai quali ho fatto cenno, e, qualora la classifica sia basata sulla velocità, si addivenga alla chiusura totale del percorso.

Perchè basare una classifica sul tempo che si impiega a percorrere una determinata distanza e non prendere tutte le misure atte a mettere i corridori od i concorrenti nelle condizioni migliori per sviluppare il massimo della velocità che loro permettono e il mezzo e le loro capacità è, dopotutto, un controsenso.

Per questo ritengo che una delle formule più felici e più indovinate sia proprio quella della nostra «Stella Alpina», la quale al suo percorso insuperabile per bellezza, per attrattive panoramiche, per difficoltà di guida (quale altro percorso include tanti celebri passi alpini?) aggiunge la assoluta sicurezza della chiusura del percorso lungo i tratti di velocità, che servono di base alla classifica, la prescrizione di una media non eccessiva lungo gli altri tratti del percorso, la eliminazione di vetture eccessivamente veloci, giacchè la gara è riservata alle vetture da turismo, e cioè proprio a quei mezzi meccanici che normalmente circolano, ed infine quelle comodità organizzative e logistiche che il turista desidera, pure avendo campo di percorrere tutte le nostre più belle strade alpine. In questi fattori sta il segreto del successo di quella che si può considerare la prova turistico-sportiva più indovinata del calendario sportivo, la quale oltretutto gode del privilegio di una organizzazione ormai esemplare e frutto di una esperienza che i nostri amici trentini hanno affinato in tanti anni di attività e di passione.

GIOVANNI CANESTRINI



Foto Grosselli - Trento

Una novità tra il

FORMULA CHE

Il calendario sportivo internazionale automobilistico per il 1952, approvato dalla C.S. della FIA, comprende la bellezza di 43 rallyes e di 69 corse per vetture sport e turismo. In quali dei due settori troviamo la Stella Alpina? La manifestazione organizzata dall'Automobile Club di Trento, potrebbe essere considerata rallye per le sue caratteristiche regolaristiche ed altamente turistiche, ma potrebbe essere anche catalogata fra le corse in quanto effettivamente si tratta di una corsa a tappe con una classifica finale stilata sulla base dei tempi segnati dai concorrenti, sia pure su tratti parziali del completo percorso. La Stella Alpina secondo noi va più riguardata sotto l'aspetto sportivo che sotto quello rallystico, pure conservando di questo secondo le caratteristiche migliori. La gara dell'Automobile Club di Trento è una competizione riservata ad una grande massa di sportivi del volante, si presenta non eccessivamente difficile, frazionata così com'è in varie giornate, ed in compenso regala, a chi la disputa, uno degli spettacoli naturali più belli del mondo, uno spettacolo che si rinnova ogni giorno e rende più suggestivo il tracciato di

gara e più invitante la partecipazione. D'altro canto la „Stella“ impone al concorrente di possedere qualità di pilota senza dubbio, notevoli. Esige che la vettura con la quale viene affrontata la gara non solo sia perfettamente preparata, ma abbia doti velocistiche, di ripresa, di frenaggio e così via adatte a secondare il concorrente nel variatissimo tracciato. Non per niente, tra l'altro, una famosa casa costruttrice, logicamente legata all'automobilismo, ha chiamato un suo famoso prodotto con lo stesso nome della manifestazione dell'A.C. Trento. Vuol dire che questo prodotto è nato ed è stato colaudato attraverso le esperienze della Stella Alpina: un riconoscimento dell'importanza della gara di „tutti i dislivelli“. Dosaggio perfetto della macchina perciò e studio di tutti quegli altri particolari per compiere il settore „rallystico“ della Stella Alpina: premio per questo il meraviglioso scenario della zona. Ma anche gara, gara vera e propria, talvolta nei tratti più ardui del percorso. Ecco nascere così con la Stella Alpina una nuova manifestazione, una prova automobilistica che dovrebbe servire di esempio ad altre organizzazioni ancora eccessiva-

rallye e la corsa

FA RIFLETTERE

mente ancorate al criterio esclusivamente velocistico. Vorremmo che gli organizzatori delle varie prove su strada riflettessero, osservando la Stella Alpina nel suo ingranaggio regolamentare, e insieme controllassero le basi sulle quali poggiano tante altre grandi corse su strada o tanti famosi rallyes. La gara dell'A.C. Trento realizza un sistema nuovissimo, particolarmente adatto alla mentalità dei piloti italiani i quali non soffrono la lentezza regolaristica del rallye e non amano i calcoli complicati delle medie e dei tempi. Per gli Italiani ci vuole la corsa, è necessaria l'emulazione di pronta e pratica risoluzione. Come si può fare però a percorrere ad acceleratore schiacciato tutta quella bella zona che forma il percorso della Stella Alpina? Ecco la necessità dei percorsi di velocità limitati, ecco il segreto del successo di una gara, ecco la caratteristica base della manifestazione dell'A.C. Trento. Tazio Nuvolari ci diceva poco tempo fa della particolare mentalità dell'automobilista italiano, che, prescindendo dalla targa sulla vettura, si riconosce su qualsiasi strada del mondo. Per l'automobilista italiano è necessario l'agonismo, occorre



Foto Grosselli - Trento

il piacere del superamento di un'altra macchina qualunque essa sia. La Stella Alpina sottolinea queste aspirazioni, pure non volendo assumere il ruolo della corsa. Dal punto di vista sportivo, di quello strettamente tecnico, sotto l'aspetto turistico la Stella Alpina insegna tante cose all'appassionato del volante. In verità saremmo molto lieti che la competizione dell'A.C. Trento potesse essere disputata da un numero elevatissimo di automobilisti sportivi i quali avrebbero modo di approfondire tante loro conoscenze del settore specifico. Ecco perchè sosteniamo il successo della formula della Stella ed anzi ne consigliamo l'imitazione da parte di altre organizzazioni. Soprattutto agli effetti di un potenziamento e di una disciplina dell'automobilismo sportivo la „formula Stella Alpina“ merita di trovare imitatori, anche se nessun'altra competizione potrà offrire ai concorrenti un teatro di gara così superbo come la zona sulla quale si snodano mille e più chilometri della prova dell'A.C. Trento.

MARIO CIRIACI



- Trento

Una novità tra il

FORMULA CHE

alendarlo sportivo internazionale automobilistico
il 1952, approvato dalla C.S. della FIA, com-
nde la bellezza di 43 rallyes e di 69 corse per
ure sport e turismo. In quali dei due settori
iamo la Stella Alpina? La manifestazione orga-
nata dall'Automobile Club di Trento, potrebbe
ere considerata rallye per le sue caratteristiche
olaristiche ed altamente turistiche, ma potrebbe
ere anche catalogata fra le corse in quanto effet-
mente si tratta di una corsa a tappe con una
sifica finale stilata sulla base dei tempi segnati
concorrenti, sia pure su tratti parziali del com-
o percorso. La Stella Alpina secondo noi va
riguardata sotto l'aspetto sportivo che sotto
llo rallystico, pure conservando di questo se-
do le caratteristiche migliori. La gara dell'Auto-
bile Club di Trento è una competizione riservata
una grande massa di sportivi del volante, si
senta non eccessivamente difficile, frazionata
i com'è in varie giornate, ed in compenso
ala, a chi la disputa, uno degli spettacoli naturali
belli del mondo, uno spettacolo che si rinnova
ai giorno e rende più suggestivo il tracciato di

gara e più invitante la partecipazione. D'altro canto
la „Stella“ impone al concorrente di possedere
qualità di pilota senza dubbio, notevoli. Esige che
la vettura con la quale viene affrontata la gara non
solo sia perfettamente preparata, ma abbia doti
velocistiche, di ripresa, di frenaggio e così via
adatte a secondare il concorrente nel variatissimo
tracciato. Non per niente, tra l'altro, una famosa
casa costruttrice, logicamente legata all'automobi-
lismo, ha chiamato un suo famoso prodotto con lo
stesso nome della manifestazione dell'A.C. Trento.
Vuol dire che questo prodotto è nato ed è stato col-
laudato attraverso le esperienze della Stella Alpina:
un riconoscimento dell'importanza della gara di
„tutti i dislivelli“. Dosaggio perfetto della macchina
percò e studio di tutti quegli altri particolari per
compiere il settore „rallystico“ della Stella Alpina:
premio per questo il meraviglioso scenario della
zona. Ma anche gara, gara vera e propria, talvolta
nei tratti più ardui del percorso. Ecco nascere così
con la Stella Alpina una nuova manifestazione, una
prova automobilistica che dovrebbe servire di
esempio ad altre organizzazioni ancora eccessiva-

rallye e la corsa

FA RIFLETTERE

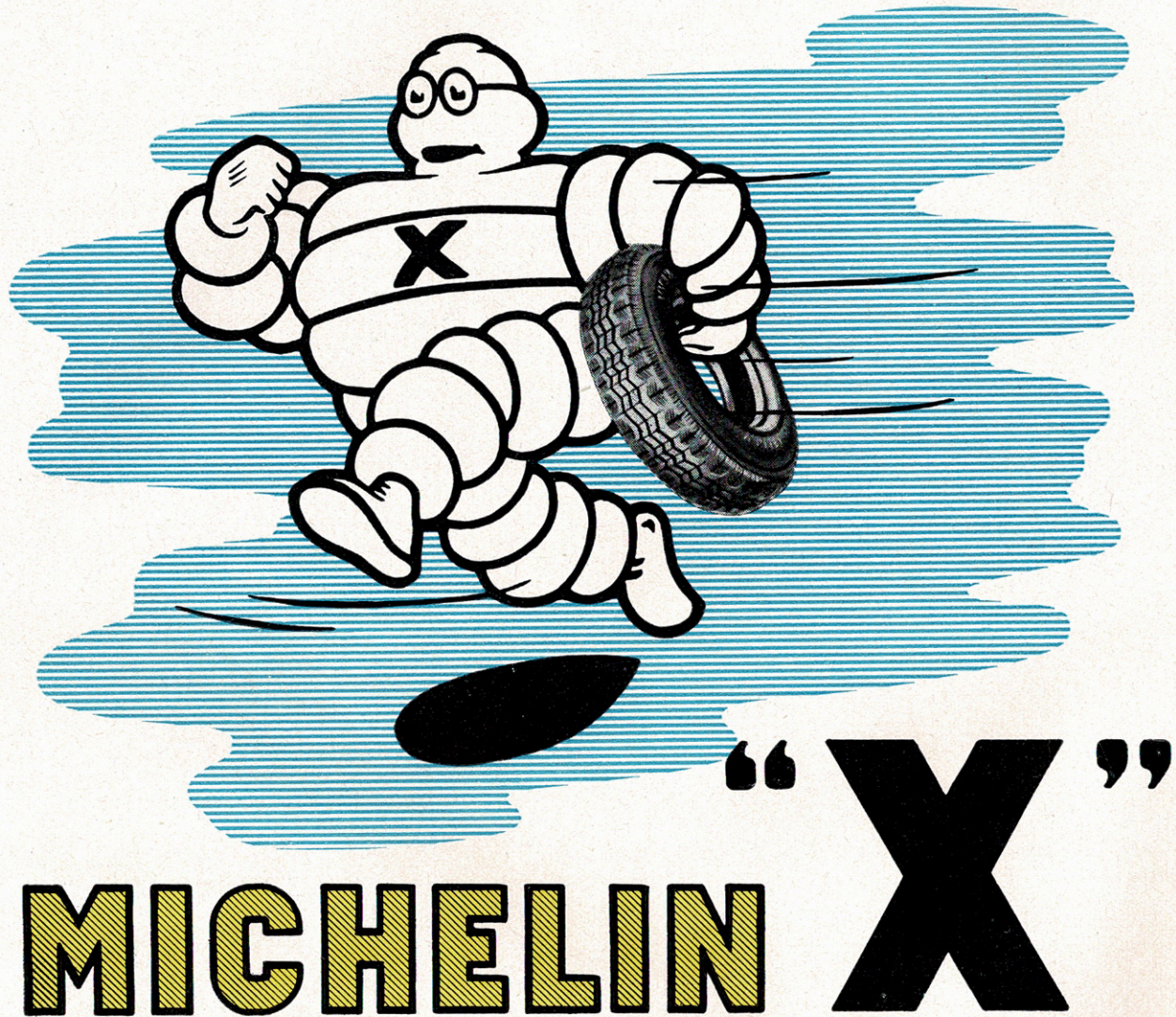
mente ancorate al criterio esclusivamente veloci-
stico. Vorremmo che gli organizzatori delle varie
prove su strada riflettessero, osservando la Stella
Alpina nel suo ingranaggio regolamentare, e
insieme controllassero le basi sulle quali poggiano
tante altre grandi corse su strada o tanti famosi
rallyes. La gara dell'A.C. Trento realizza un sistema
nuovissimo, particolarmente adatto alla mentalità
dei piloti italiani i quali non soffrono la lentezza
regolaristica del rallye e non amano i calcoli com-
plicati delle medie e dei tempi. Per gli Italiani ci
vuole la corsa, è necessaria l'emulazione di pronta
e pratica risoluzione. Come si può fare però a
percorrere ad acceleratore schiacciato tutta quella
bella zona che forma il percorso della Stella Alpina?
Ecco la necessità dei percorsi di velocità limitati,
ecco il segreto del successo di una gara, ecco la
caratteristica base della manifestazione dell' A. C.
Trento. Tazio Nuvolari ci diceva poco tempo fa
della particolare mentalità dell'automobilista italiano,
che, prescindendo dalla targa sulla vettura, si rico-
nosce su qualsiasi strada del mondo. Per l'auto-
mobilista italiano è necessario l'agonismo, occorre



Foto Grosselli - Trento

il piacere del superamento di un'altra macchina
qualunque essa sia. La Stella Alpina sottolinea
queste aspirazioni, pure non volendo assumere il
ruolo della corsa. Dal punto di vista sportivo, da
quello strettamente tecnico, sotto l'aspetto turistico
la Stella Alpina insegna tante cose all'appassionato
del volante. In verità saremmo molto lieti che la
competizione dell' A. C. Trento potesse essere
disputata da un numero elevatissimo di automo-
bilisti sportivi i quali avrebbero modo di appro-
fondire tante loro conoscenze del settore specifico.
Ecco perchè sosteniamo il successo della formula
della Stella ed anzi ne consigliamo l'imitazione da
parte di altre organizzazioni. Soprattutto agli effetti di
un potenziamento e di una disciplina dell'automobi-
lismo sportivo la „formula Stella Alpina“ merita di
trovare imitatori, anche se nessun'altra competizione
potrà offrire ai concorrenti un teatro di gara così
superbo come la zona sulla quale si snodano i
mille e più chilometri della prova dell'A.C. Trento.

MARIO CIRIACHI



MICHELIN

“ X ”

è un pneumatico

COMPLETAMENTE NUOVO

la carcassa comprende simultaneamente fili metallici e fili tessili: concezione interamente nuova che conferisce al pneumatico qualità sconosciute sino ad oggi.

DOPPIO CHILOMETRAGGIO!

carrozzerie

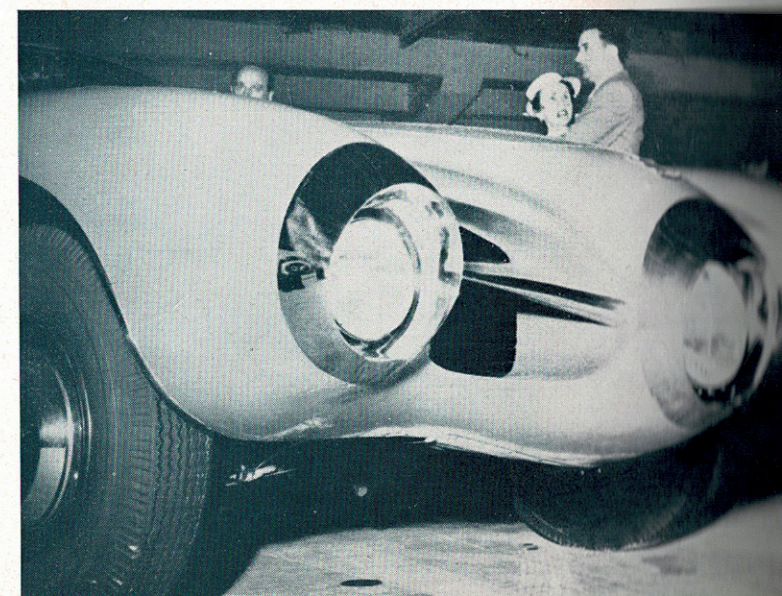
Gli amici trentini ci hanno offerto lo spunto di parlare questa volta, nella loro tradizionale pubblicazione edita in occasione della Stella Alpina (alla quale noi collaboriamo sempre con vivo piacere) del Salone di Torino, e più particolarmente del settore delle carrozzerie che nella manifestazione conclusasi nel maggio scorso, è stato indubbiamente il più attraente e il più polemico. Più polemico perchè le molte novità esposte ponevano l'accento su alcuni particolari - come l'aerodinamica - spinti oltre i limiti convenzionali pertanto offrendo lo spunto da un lato a decisi consensi e dall'altro ad aspre critiche. La P. F. 200 di Pinin Farina è stata una delle macchine polemiche del XXXIV Salone e non tanto per la linea assai profilata - che tutti ammirarono - quanto per l'inconsueta presa dinamica anteriore arieggiante quella di un velivolo a reazione. Orbene, Pinin Farina che con questa macchina ha dato una nuova prova di vitalità e eclettismo, ha dimostrato a nostro avviso di essere sulla via giusta, interpretando in maniera singolare la macchina del futuro sulla base di quanto può offrire la meccanica d'oggi. In altre parole Pinin, sacrificando tutti i motivi ornamentali cari ai carrozzieri ha creato un veicolo altamente funzionale il cui pregio maggiore resta appunto il suo accentuato profilo aerodinamico. Si noti che per dichiarazione del carrozziere stesso, nella P. F. 200 (che adotta gruppi meccanici della Lancia Aurelia Gran Turismo) si è ottenuto un sensibile aumento di velocità solo in virtù della scarsa resistenza alla penetrazione offerta dalla carrozzeria. Il che val quanto dire che ci si dovrebbe logicamente attendere anche un minor consumo di carburante sebbene in questa valutazione entri in gioco a sua volta il peso del complesso, sul quale, peraltro, non possiamo fornire alcun dato. Ma Pinin non è stato il solo a seguire questo nuovo orientamento; l'altro carrozziere innovatore fu Bertone, che, anch'egli, interpretò in maniera molto personale un coupé su autotelaio Fiat 1400 trasformato da Abarth, ammirato oltrechè per l'originalità di alcune soluzioni, per la luminosità dell'abitacolo ottenuta anche grazie all'adozione di un ampio lunotto posteriore. In questa vettura, tuttavia, non si può dire che Bertone battesse l'identica via seguita da Pinin Farina perchè essa non faceva astrazione da alcuni motivi ornamentali (come le diffuse cromature) di puro richiamo estetico più che pratico. Apprezzabile e assai originale, invece, il motivo anteriore che incorpora al centro un terzo faro proiettato, assieme agli altri due normali, decisamente in avanti in modo da delineare la

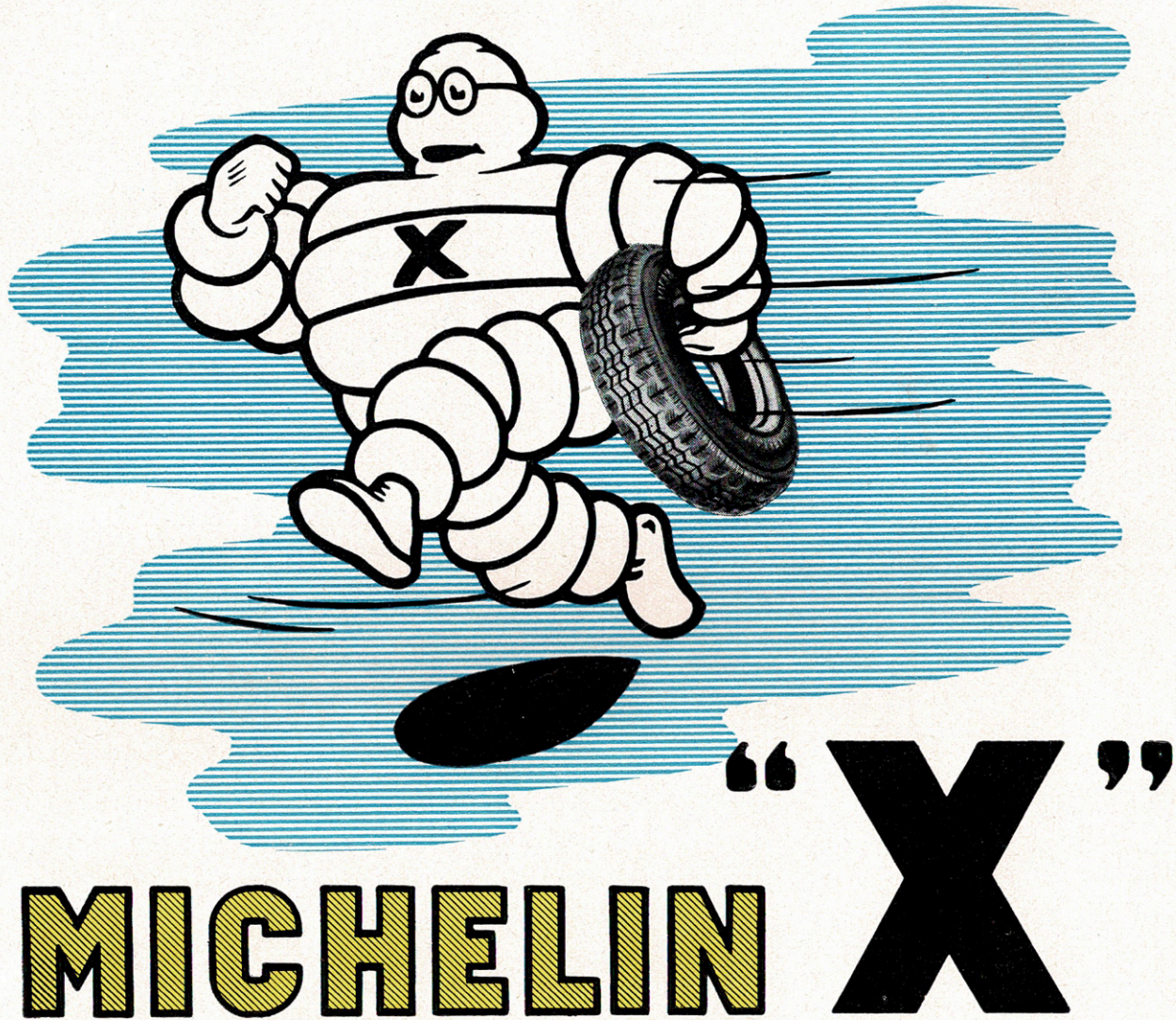


Pinin Farina 200 su autotelaio Aurelia

cosiddetta struttura a tre corpi. E giacchè parliamo di carrozzerie per vetture sportive non possiamo non accennare a quella adottata nella Fiat 8 V, studiata secondo i più rigidi canoni di aerodinamica, e a quella della Siata 208 (dovuta agli stabilimenti Farina) anch'essa pregevole sotto lo stesso punto di vista. Dobbiamo ribadire a tal proposito come si debba proprio indovinare i profili delle carrozzerie se con motori della potenza oscillante intorno ai 100 HP sia possibile raggiungere e qualche caso superare i 200 km/h. La carrozzeria, dunque, un elemento basilare nelle vetture sportive e non soltanto, come abbiamo visto, per quanto riguarda il peso, bensì per il profilo aerodinamico. Ghia, per accennare ad un altro carrozziere, ha fatto molto parlare di sé durante la rassegna torinese, mantenendosi su un piano di interpretazione tradizionale, a sua volta offerto alcuni spunti molto personali particolarmente nel coupé Fiat 1400 (che era poi un autotelaio con motore 1300 cc) dove i parafranghi posteriori a pinna possono ben dirsi indovinati. Né si possono dimenticare, di questo carrozziere, gli ottimi briquet su autotelaio Ferrari e (a dimostrare una versatilità davvero singolare) la mastodontica Rolls Royce che egli esecutò ben amalgamando tradizione e avvenirismo. Dal lato esattamente opposto a quello delle macchine sportive, Torino ci ha mostrato alcuni esemplari di vetture estremamente confortevoli concepite cioè per alti scopi, anche se oggi non sia più possibile pensare ad una vettura, per quanto confortevole si voglia, che non sia nel tempo stesso sufficientemente veloce. Stabilimenti

Bertone Al





è un pneumatico

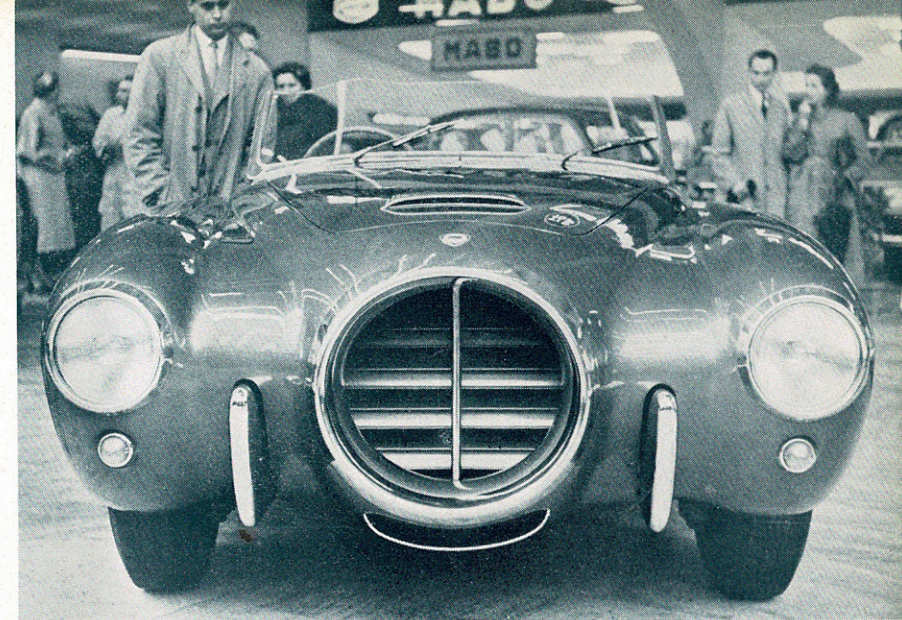
COMPLETAMENTE NUOVO

la carcassa comprende simultaneamente fili metallici e fili tessili: concezione interamente nuova che conferisce al pneumatico qualità sconosciute sino ad oggi.

DOPPIO CHILOMETRAGGIO!

carrozzerie

Gli amici trentini ci hanno offerto lo spunto di parlare questa volta, nella loro tradizionale pubblicazione edita in occasione della Stella Alpina (alla quale noi collaboriamo sempre con vivo piacere) del Salone di Torino, e più particolarmente del settore delle carrozzerie che nella manifestazione conclusasi nel maggio scorso, è stato indubbiamente il più attraente e il più polemico. Più polemico perchè le molte novità esposte ponevano l'accento su alcuni particolari - come l'aerodinamica - spinti oltre i limiti convenzionali pertanto offrendo lo spunto da un lato a decisi consensi e dall'altro ad aspre critiche. La P. F. 200 di Pinin Farina è stata una delle macchine polemiche del XXXIV Salone e non tanto per la linea assai profilata - che tutti ammirarono - quanto per l'inconsueta presa dinamica anteriore arieggiante quella di un velivolo a reazione. Orbene, Pinin Farina che con questa macchina ha dato una nuova prova di vitalità e eclettismo, ha dimostrato a nostro avviso di essere sulla via giusta, interpretando in maniera singolare la macchina del futuro sulla base di quanto può offrire la meccanica d'oggi. In altre parole Pinin, sacrificando tutti i motivi ornamentali cari ai carrozzieri ha creato un veicolo altamente funzionale il cui pregio maggiore resta appunto il suo accentuato profilo aerodinamico. Si noti che per dichiarazione del carrozziere stesso, nella P. F. 200 (che adotta gruppi meccanici della Lancia Aurelia Gran Turismo) si è ottenuto un sensibile aumento di velocità solo in virtù della scarsa resistenza alla penetrazione offerta dalla carrozzeria. Il che val quanto dire che ci si dovrebbe logicamente attendere anche un minor consumo di carburante sebbene in questa valutazione entri in gioco a sua volta il peso del complesso, sul quale, peraltro, non possiamo fornire alcun dato. Ma Pinin non è stato il solo a seguire questo nuovo orientamento; l'altro carrozziere innovatore fu Bertone, che, anch'egli, interpretò in maniera molto personale un coupé su autotelaio Fiat 1400 trasformato da Abarth, ammirato oltrechè per l'originalità di alcune soluzioni, per la luminosità dell'abitacolo ottenuta anche grazie all'adozione di un ampio lunotto posteriore. In questa vettura, tuttavia, non si può dire che Bertone battesse l'identica via seguita da Pinin Farina perchè essa non faceva astrazione da alcuni motivi ornamentali (come le diffuse cromature) di puro richiamo estetico più che pratico. Apprezzabile e assai originale, invece, il motivo anteriore che incorpora al centro un terzo faro proiettato, assieme agli altri due normali, decisamente in avanti in modo da delineare la



Pinin Farina 200 su autotelaio Aurelia G. T.

cosiddetta struttura a tre corpi. E giacchè parliamo di carrozzerie per vetture sportive non possiamo non accennare a quella adottata nella Fiat 8 V, studiata secondo i più rigidi canoni dell'aerodinamica, e a quelle della Siata 208 (dovuta agli stabilimenti Farina) anch'essa pregevole sotto lo stesso punto di vista. Dobbiamo ribadire a tal proposito come si debba proprio agli indovinati profili delle carrozzerie se con motori della potenza oscillante intorno ai 100 HP sia possibile raggiungere e in qualche caso superare i 200 km/h. La carrozzeria, dunque, è un elemento basilare nelle vetture sportive e non soltanto, come abbiamo visto, per quanto riguarda il peso, bensì per il profilo aerodinamico. Ghia, per accennare ad un altro carrozziere che ha fatto molto parlare di sé durante la rassegna torinese, pur mantenendosi su un piano di interpretazione tradizionale, ha a sua volta offerto alcuni spunti molto personali particolarmente nel coupé Fiat 1400 (che era poi un autotelaio con motore 1900) ove i parafanghi posteriori a pinna possono ben dirsi indovinati. Nè si possono dimenticare, di questo carrozziere, gli ottimi cabriolet su autotelaio Ferrari e (a dimostrare una versatilità davvero singolare) la mastodontica Rolls Royce che egli eseguì ben amalgamando tradizione e avvenirismo. Dal lato esattamente opposto a quello delle macchine sportive, Torino ci ha mostrato alcuni esemplari di vetture estremamente confortevoli concepite cioè per alti scopi, anche se oggi non sia più possibile pensare ad una vettura, per quanto confortevole si voglia, che non sia nel tempo stesso sufficientemente veloce. Stabilimenti Farina.

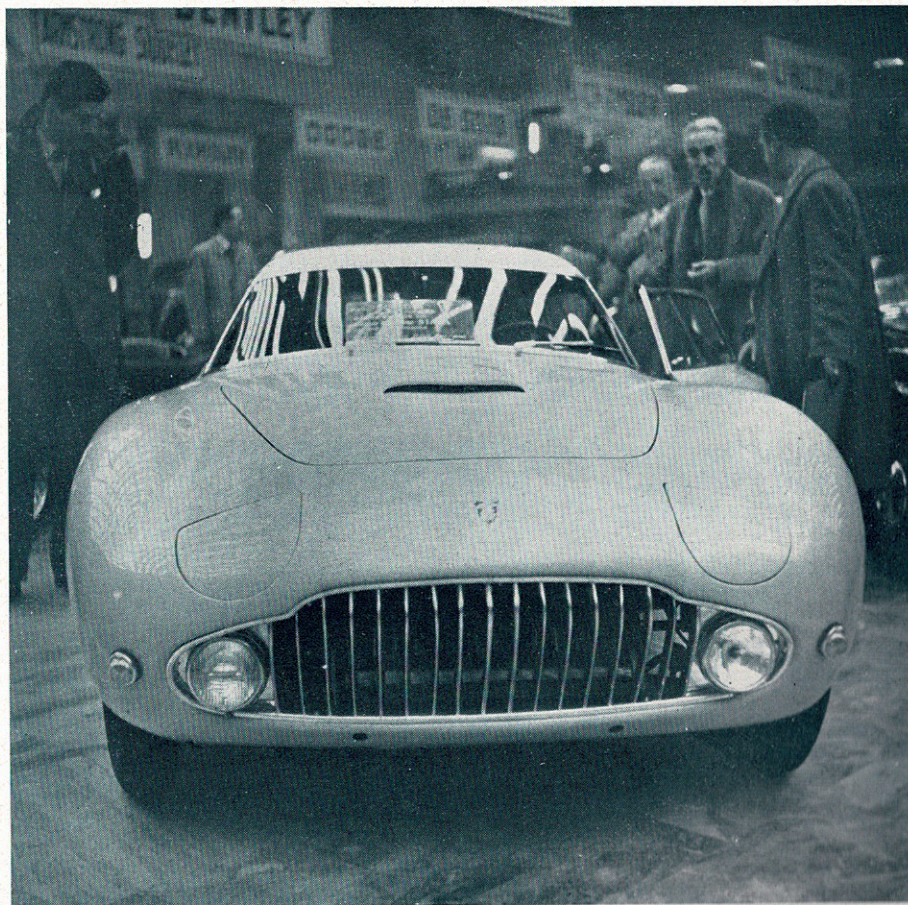
Bertone Abarth



Francis Lombardi, Colli e Lancia aumentando il passo delle normali Fiat 1400, Alfa Romeo e Aurelia 1991 hanno ottenuto vetture eccezionalmente ampie dotate di strapuntini, macchine cosiddette "ministeriali" e della cui utilità è superfluo dire alcunchè. Questa opposta tendenza conferma la bontà dei concetti ai quali si stanno ispirando sempre più i nostri carrozzieri i quali vanno lentamente abbandonando i motivi creativi essenzialmente basati sulle qualità estetiche per seguirne altri fondati invece sulla funzionalità. E non v'è dubbio che questa consapevolezza dei carrozzieri dell'utilità della loro opera è sentita anche da coloro che si sono specializzati nella costruzione delle giardinere, veicoli che rispondono ottimamente ai requisiti richiesti all'automobile da una parte ormai ragguardevole dell'utenza. Basterebbe accennare al successo avuto dalla "belvedere" della Fiat per sottolinearlo. In questo settore si notavano a Torino due opposte tendenze di cui una raccoglieva la quasi totalità degli esecutori. Potremmo dire anzi che esiste oggi un partito della "giardinetta" e un partito della "giardiniera" giacché il primo termine appartiene per brevetto a Viotti (che è il solo o quasi che costruisca attualmente veicoli di tal genere con parti in legno) mentre tutti gli altri e particolarmente Coriasco e Monterosa sono invece i paladini del veicolo interamente metallico. Non abbiamo veste per giudicare quale delle due soluzioni dia i risultati migliori. Tuttavia il fatto che Viotti stesso sembri ricorrere sempre meno alle strutture in legno (accenniamo a questo carrozziere perchè è stato indubbiamente un pioniere in questo campo) starebbe a dimostrare come la soluzione interamente metallica sia la preferita almeno attualmente. All'ampiezza dell'abitacolo accenneremo

anche per ragioni che esulano dal settore squisitamente tecnico. Che cosa se non la capienza della macchina generò il piccolo scandalo sorto durante il Salone di Torino tra la Fiat e i suoi Consigli di Gestione? Questo fu il movente apparente, sebbene altri scopi si celavano forse dietro di esso. La parte politica non interessa evidentemente in questa sede, ma non si può invece sottacere che la necessità di una vettura economica, di basso costo, sia ormai evidente per il mercato italiano specialmente se consideriamo che le industrie straniere offrono già da tempo veicoli consimili in cui alla possibilità di trasportare 4 persone si unisce un modesto costo d'esercizio. Per quanto ci risulta la probabilità che la nostra massima casa possa costruire una 4 posti economica non è molto prossima e ciò per ragioni connesse ai costi di produzione e non certamente per motivi tecnici. E' noto che la Fiat ha da tempo allo studio più di un prototipo di queste caratteristiche, ma alla produzione in serie del modello più adatto ostano serie ragioni cui non è estranea la stessa politica seguita dal governo nei confronti dell'industria automobilistica in generale. D'altra parte gli enormi capitali necessari all'impostazione di un nuovo modello - che presuppongono un piano d'ammortamento a lunga scadenza - hanno suggerito l'idea secondo cui la Fiat dovrebbe accantonare, almeno per il momento, il progetto di costruire un nuovo tipo di veicolo esaminando invece quella di ridurre il prezzo della giardinetta metallica, vettura che assolve già, con sufficiente soddisfazione, i compiti richiesti dall'utenza. E ribassando i prezzi, non v'è dubbio, si renderebbe agli automobilisti un servizio altamente apprezzato.

PIERO CASUCCI



Giovanni Canestrini osserva la Fiat 208 della Carrozz. Farina

Copyright By Turin
Press Service
Via San Quintino, 25
Torino (Italia)

Cavazzani

Unico stabilimento enologico della regione Trentino - Alto Adige perfettamente attrezzato per l'invecchiamento dei vini tipici e per la produzione dei vini spumanti.



CANTINE CLAUDIO CAVAZZANI - TRENTO - BOLZANO - SEDE IN TRENTO

FIAT

AUTOVETTURE
AUTOCARRI

COMMISSIONARIA

RANGONI

TRENTO

VIA BRENNERO, 94 - TEL. 17-91

500 C. Berlina trasformabile
500 C. Belvedere 4 posti
1100 E. * 1400 * Taxi
Campagnola * 500 C. Furgone
1100 E. L. R. Furgone
1100 E. L. R. Camioncino
615 Furgone e Camioncino
642 N. e R. N. * 680 N. e R. N.
Autocarri e Autobus * Frigoriferi

●
OFFICINA SPECIALIZZATA
AUTORIMESSA * OLIO FIAT
RICAMBI ORIGINALI FIAT

●
STAZIONE DI SERVIZIO
ANCHE PER AUTOCARRI

●
RATEAZIONI SAVA

CEAT
gomma
TORINO

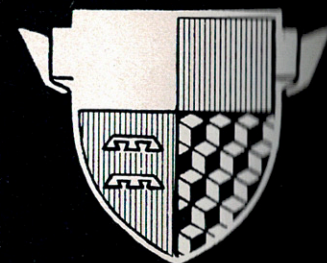
SICUREZZA ADERENZA CHILOMETRAGGIO



CON IL NUOVO PNEUMATICO

CEAT DR.50

1146



FIAT

AUTOVETTURE
AUTOCARRI

COMMISSIONARIA

RANGONI

TRENTO

VIA BRENNERO, 94 - TEL. 17-91

500 C. Berlina trasformabile
500 C. Belvedere 4 posti
1100 E. * 1400 * Taxi
Campagnola * 500 C. Furgone
1100 E. L. R. Furgone
1100 E. L. R. Camioncino
615 Furgone e Camioncino
642 N. e R. N. * 680 N. e R. N.
Autocarri e Autobus * Frigoriferi

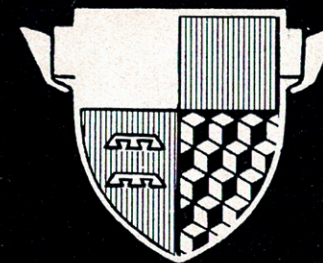
●
OFFICINA SPECIALIZZATA
AUTORIMESSA * OLIO FIAT
RICAMBI ORIGINALI FIAT

●
STAZIONE DI SERVIZIO
ANCHE PER AUTOCARRI

●
RATEAZIONI SAVA

CEAT
gomma
TORINO

SICUREZZA ADERENZA CHILOMETRAGGIO



CON IL NUOVO PNEUMATICO

CEAT DR.50

1146



Strada dello Stelvio e Giogo di S. Maria (m. 2756)

(Foto Fränzl - Bolzano)

Lo sviluppo delle strade di montagna consente oggi al turista di godere meravigliosi spettacoli naturali con la comodità di chi sale facendo appello alle forze del proprio motore. Il motore a scoppio risponde oggi assai bene alle prestazioni richieste per spingere una vettura sulle salite più ardue ed a quota elevata, anche se ne

IL MOTORE E

risente gli effetti. Quell'arietta fina, fresca, così gradevole a chi viene dalla città e se la spassa viaggiando in macchina non è altrettanto gradita al motore nel suo lavoro che accusa la fatica similmente a quanto avviene all'alpinista quando si inerpica per vette eccelse e lunghe pareti. Il motore infatti respira anch'esso ed ha bisogno dell'ossigeno per bruciare il carburante con cui viene



Strade del Pordoi (m. 2250)

(Foto Amonn - Bolzano)

alimentato: è d'altra parte noto che la quantità di calore liberata in tale combustione è proporzionata al peso di ossigeno aspirato. Ora con l'aumentare della quota l'aria diviene più leggera, il che si traduce nel fatto che in ogni m³ vi è un peso di ossigeno minore, restando praticamente costante la composizione (23% di ossigeno, 77% di azoto in peso). La diminuzione del peso specifico dell'aria è legata alla diminuzione della pressione in quota ed è notevole, come si può rilevare dal seguente specchietto nel quale è stato indicato anche il volume d'aria necessario per la combustione completa di un grammo di benzina in quota, fino a 3500 m.

Quota m.	Pressione atmosferica mm. di mercurio	Rapporto delle pressioni in quota	Peso di 1 litro d'aria gr.	Volume d'aria richiesto per la combust. di 1 gr. di benzina litri	Rapporto delle densità dell'aria
0	760	1	1.225	12.245	1
500	715	0.94	1.165	12.875	0.952
1000	674	0.886	1.110	13.513	0.905
1500	635	0.835	1.060	14.151	0.866
2000	597	0.786	1.010	14.851	0.823
2500	562	0.739	0.957	15.674	0.781
3000	526	0.692	0.905	16.575	0.739
3500	493	0.650	0.858	17.483	0.700

Questi valori sono calcolati supponendo che 1 gr. di benzina richieda per la sua combustione completa 15 gr. di aria. Da questa semplice constatazione si deduce subito che in quota la carburazione tende a divenire sempre più grassa, cioè che il rapporto fra il peso di benzina ed il peso d'aria aspirato diviene sempre minore ed infine che la potenza erogata decresce proporzionalmente alla densità dell'aria. In realtà l'eccesso di carburante rispetto all'aria non produce di per sé una diminuzione di potenza, almeno fino a quando non diviene considerevole ed infatti i disturbi di carburazione si cominciano a sentire con qualche insistenza quando si superano i duemila metri di quota e ciò anche perchè di solito la registrazione dei carburatori a piena potenza ed al massimo regime è fatta con miscele piuttosto magre. Nei motori d'automobile normalmente non si montano dispositivi di correzione altimetrica della carburazione, come nei motori d'aviazione. Di conseguenza il consumo specifico del motore (gr/CVh) cresce come la ricchezza della miscela e si può dimostrare che tale aumento è proporzionale all'inverso della radice quadrata della pressione. Si deve inoltre tener conto che con l'aumentare della quota si ha una pressione finale di compressione sempre minore ed in questa condizione è noto che l'aumento di

ricchezza - entro certi limiti - è favorevole per avere una buona combustione. In definitiva quindi le varie influenze della quota sulla carburazione e sulla combustione producono effetti che sono fra loro parzialmente contrastanti, il che spiega come i difetti di carburazione non si risentano che al di sopra di 2000 metri, come si è detto. Comunque la diminuzione di potenza è un fattore determinante della prestazione che si può ottenere dal motore e che solo molto parzialmente si può correggere senza intervenire nella carburazione - aumentando, se possibile, l'anticipo all'accensione (beninteso al regime massimo) per riportare la velocità di combustione della miscela verso i valori che si hanno in quota zero, cioè al livello del mare. Volendo contenere la diminuzione di potenza con la quota vi sono due mezzi a disposizione: la sovracompressione e la sovralimentazione. Si può facilmente dimostrare che esiste un opportuno aumento nel rapporto di compressione, variabile con la quota, che permette di ripristinare in quota la potenza che si ha a terra: così ad esempio scegliendo come quota media di funzionamento i 2000 m. sul livello del mare un motore che avesse rapporto di compressione 6 dovrebbe passare ad un rapporto 7.12, un altro motore con rapporto di compressione 7 richiederebbe 8.3, etc. Si vede subito come questo mezzo abbia un interesse di carattere più teorico che pratico, in quanto non è pensabile di smontare il motore per adeguarlo al rapporto di compressione più favorevole in vista di ogni salita e ciò perchè sinora i motori con rapporto di compressione variabile non sono entrati ancora in una fase di realizzazione industriale. L'esame del caso di motori sovralimentati ha interesse solo per le vetture da corsa o d'aviazione: il concetto che presiede a questa applicazione si basa sulla possibilità di alimentare il motore a pressione costante e pari a quella che si ha a terra, in modo da ottenere una pressione media del ciclo costante. Se la sovralimentazione a terra è notevole - come avviene nelle auto da corsa - la perdita di potenza in quota permane e segue la diminuzione di densità dell'aria inviata dal compressore ai cilindri. Anche in questo caso quindi il motore non può sottrarsi alla perdita di potenza in quota. Vi è un altro fenomeno molto importante che si rileva sulla marcia su strade di montagna e che è pur esso legato alla diminuzione della pressione barometrica ed è la facilità con cui si accusa l'ebollizione dell'acqua nel radiatore. Come è noto la temperatura di ebollizione dell'acqua passa dai



Tornanti della Strada dello Stelvio

(Foto Fränzl - Bolzano)

100 °C, a 93 °C a 2000 m, 91,7 °C a 2500 m, 90 °C a 3000 m, 88,4 °C a 3500 m.: ciò sta a significare che la temperatura massima che si può raggiungere decresce abbastanza considerevolmente con l'altezza. A questo si deve aggiungere il fatto che la velocità di traslazione del veicolo è modesta sulle forti salite

LA MONTAGNA

mentre il motore è impegnato a sviluppare il massimo della sua potenza. Viene pertanto a ridursi in modo considerevole la velocità dell'aria che investe il radiatore e quindi il peso totale dell'aria che passa attraverso di esso. Da questo complesso di circostanze deriva la facilità con cui sulle salite molto dure e lunghe si lamenta l'inconveniente dell'ebollizione, che per se stesso in



Tornanti della Strada della Mendola (m. 1375)

(Foto Fränzl - Bolzano)