



GOMME **PIRELLI**

# La "Coppa-Intereuropa," degna apertura del G.P. d'Italia

Una corsa che si ripete per la quinta volta senza interruzione con una Formula di gara pressochè identica e che da 4 anni ha adottato una regolamentazione invariata, può senza dubbio aspirare ad un piccolo posto nella schiera delle manifestazioni classiche.

Quindi la Coppa Intereuropa, per i suoi titoli acquisiti ed anche per il merito indiscutibile di aver proposto per la prima un regolamento che ha avuto fortuna, non ha bisogno di una presentazione vera e propria, poiché ormai i meno digiuni di sport automobilistico la conoscono nei suoi aspetti. E proprio fra questi tipici aspetti, ricorderemo che la Coppa Intereuropa ha avuto sempre, fino dalla sua origine, un carattere spiccatamente polemico. Infatti, mentre in origine era stata la prima manifestazione a spezzare il fronte, allora veramente massiccio, della Categoria «Turismo» con il passare delle stagioni ha consolidato il successo della Categoria «Gran Turismo» che è tuttora forte di giovanile vitalità.

Lo scorso anno, presentando la Coppa Intereuropa, dicevamo che essa era destinata a concludere il ciclo della regolamentazione «Gran Turismo» che effettivamente doveva finire con la stagione passata ed essere sostituita da una più generale Categoria «Turismo» atta ad unificare le varie norme facendo tesoro delle esperienze passate. Come è noto, le cose volsero in un modo ben diverso. La chimerica regolamentazione ideale partorita dalla C. S. I. e troppo frettolosamente adottata dalla CSAI, apparve un aborto e le sue vicende furono talmente disgraziate da coinvolgere nel crollo la stessa Commissione Sportiva.

La Categoria «Gran Turismo Internazionale», originata dalla Coppa Intereuropa e da essa potenziata ha ampiamente dimostrato nella stagione corrente le buone ragioni della sua sopravvivenza.

La Coppa Intereuropa, che è la sola manifestazione italiana riservata esclusivamente al «Gran Turismo», sarà dunque la prova del fuoco per questa Categoria che, almeno teoricamente, dovrebbe ancora una volta essere destinata a scomparire dalle scene sportive nel 1954, ma che invece sembra meritare tutt'altra sorte.

Un successo sportivo e tecnico della Coppa Intereuropa, dovrebbe quindi far meditare i reggitori del nostro sport prima di cancellare con un tratto di penna tutto un complesso di realizzazioni e di felici esperienze. Soprattutto pensando che non poche case italiane hanno costruito delle vetture, proprio svolgendo il tema proposto da questa italianissima regolamentazione e con innegabile notevole successo tecnico e commerciale.

Nell'albo d'oro della Coppa Intereu-

ropa brillano ormai nomi di campioni affermati e di giovani che hanno fatto grandi cose. Ricorderemo gli assi milanesi Villoresi e Sanesi, il francese Chiron, l'inglese Macklin e poi ancora i fortissimi Sterzi (attuale recordman assoluto) Anselmi, Bordoni, Capelli, Cornacchia, Scagliarini, Zagato, Stagnoli, Bianchetti, Ammendola, Musitelli, Cornaggia ecc. tanto per nominare soltanto quelli che vanno per la maggiore e che partecipando alla Coppa Intereuropa hanno dimostrato la sua importanza e la bontà della sua Formula.

La corsa del 13 settembre ci darà indubbiamente un interessante paragone con i risultati precedenti, dimostrando i progressi che si sono fatti in una annata di intenso lavoro. Nella classe 750 cc. assisteremo all'ennesimo confronto fra le vetturine italiane fra cui spiccano le Fiat-Zagato, e le francesi Panhard, D. B. e forse Renault, confronto che sarà certamente appassionante e condotto con estremo impegno.

La classe 1100 cc. sostituirà la classe 1500 cc., data l'assenza di costruzioni italiane di questa cilindrata, e qui vedremo le più recenti edizioni specializzate della ormai celebre Fiat «103» lanciarsi per la prima volta in una competizione velocistica per eccellenza.

Naturalmente ancora più emotivi saranno gli incontri prevedibili nelle classi maggiori. Fra le «due litri» Lancia, Ferrari, Fiat, e, perchè no?,

anche Porsche, dovrebbero essere della partita assieme all'Alfa-Romeo che con le sue «sprint» e «T. I.» (la macchina più discussa e famosa dell'anno!) godrebbe naturalmente i favori del pronostico.

Lancia e Ferrari, attualmente primatista della corsa, dovrebbero dare luogo nella classe massima alla competizione da cui dovrebbe scaturire il vincitore assoluto e probabilmente anche il nuovo record di questa affascinante manifestazione.

Pronostici precisi non esistono in questo momento e la corsa che inaugurerà la grande giornata monzese, manterrà ancora una volta la sua simpatica tradizione di prova eminentemente sportiva e destinata soprattutto ai «puri» del nostro sport, anche (la eccezione conferma la regola!) le sue speciali attrattive e le sue conseguenze commerciali, possano determinare la partecipazione di campioni titolati assistiti dalle case con qualche cosa di più di semplici sguardi benevoli!

In tutto degna dunque di essere disputata davanti al pubblico delle grandi occasioni ed in concomitanza con la massima corsa della stagione automobilistica italiana, questa nostra Coppa Intereuropa che l'Automobile Club di Milano ha voluto simpaticamente mantenere viva nella sua tradizione quinquennale.

« NIBBIO »

## Gli iscritti coi numeri di corsa

### CLASSE I - fino a 750 cmc.

- 1. MUSITELLI F. - Dyna Panhard 750
- 2. RONZONI G. - Dyna Panhard 750
- 3. SILVA T. - Dyna Panhard 750
- 4. GUARNIERI M. - Fiat Zagato 750
- 5. LIPPI R. - Fiat Zagato 750
- 6. MONTEVERDI P. - D.B. Zagato 750
- 7. X. X. -
- 8. GUIDETTI C. - Dyna Panhard 750

### CLASSE II - da 751 a 1100 cmc.

- 9. FEZZARDI O. - Fiat 1100
- 10. RANDACCIO O. - Fiat 1100
- 11. POILUCCI P. C. - Fiat Zagato 1100
- 12. MARTINENGO F. - Fiat Zagato 1100
- 14. ZAGATO E. - Fiat Zagato 1100
- 15. FUSAR POLI A. - Fiat Zagato 1100
- 16. X. X. -
- 18. BRANCA A. - Fiat 1100 S
- 19. GIAMBERTONE M. - Fiat 1100/103
- 20. STEFANI U. - Cisisalia 202
- 21. ALBARELLO F. - Fiat 1100/103
- 22. MANTORI A. - Cisisalia 202
- 23. BORGHESI T. - Fiat 1100 S/G.T.

### CLASSE III - da 1101 a 2000 cmc.

- 24. MUSITELLI G. - Ferrari 2000
- 25. MORONI B. - Alfa Romeo 1900
- 26. GARUFFI E. - Alfa T. I. 1900
- 27. DAL MONTE D. - Aurelia B. 20
- 28. PIPERNO U. - Aurelia B. 20
- 29. ZAFFERRI A. - Alfa R. 1900

- 30. PAGANI A. - Fiat 8 V/2000
- 31. BERTOJA G. - Alfa Romeo 1900
- 32. DELLA BEFFA A. - Alfa Romeo 1900
- 33. SIMONTACCHI F. - Alfa Romeo 1900
- 34. LUGLIO C. - Alfa Romeo 1900
- 35. MANTOVANI S. - Alfa Romeo 1900
- 36. SANESI C. - Alfa Romeo 1900
- 37. X. X. -
- 38. RICCI M. - Alfa Romeo T.I. 1900
- 39. «IVANHOE» - Alfa Romeo sprint
- 40. «SARACENO» - Alfa Romeo 1900
- 41. BERTANI F. - Alfa Romeo 1900
- 42. POZZATO A. - Aurelia B. 20
- 43. X. X. -
- 44. LETO DI PRIOLO C. - Fiat 8 V 1900
- 45. SUTTI A. - Alfa Romeo 1900 T.I.
- 46. COLOCCI Vittorio - X
- 48. TARANA G. - Aurelia B. 20
- 49. FREDDI G. - Alfa Romeo 1900 T.I.

### CLASSE IV - oltre 2.000 cc.

- 50. X. X. - Ferrari
- 51. STAZZI A - Ferrari 2560
- 52. CORNACCHIA F - Ferrari 2560
- 53. PIOTTI L. - X.
- 54. DELLA CHIESA P. - Aurelia B. 20
- 55. MANGANO Bruno - Ferrari
- 56. BIAGIOTTI O. - Aurelia B. 20
- 57. MANZON R. - Lancia
- 58. CASTELLOTTI E. - Lancia
- 59. PALMIERI P. - Lancia
- 60. ANSELMI E. - Lancia