



Al fianco del vincitore, Marimon coi segni del drammatico incidente che lo ha tolto di gara.

storia sportiva italiana. Erano più numerosi gli spettatori al consueto spettacolo professionistico offerto domenicamente per 10 mesi all'anno da 22 giovanotti che si scambiano calci all'inseguimento di un pallone e che rappresentano delle città italiane all'insegna del campanilismo essendo magari

turchi, svedesi o danesi! Ma che volete fare?... E' questione di gusti, di sensibilità, di competenza e di riconoscimento degli sforzi di una intera industria, degli ardimenti di uomini consapevoli e generosi. Non è di tutti il sapere apprezzare il contenuto di certi avvenimenti. La plebe romana folleg-

giava per i ludi gladiator e non si può pretendere che, pur a distanza di secoli, le masse sappiano essere raffinate nei loro giudizi e nella loro scelta.

Una nota estremamente commovente è stata data dal minuto di silenzioso raccoglimento dedicato prima della partenza alla memoria del grande Tazio Nuvolari. A noi, vecchi sportivi che avevamo in questi ultimi trent'anni vissuto tutte le ore emozionanti che il grande mantovano ci aveva fatto passare durante le sue gesta in motocicletta e in automobile sulla pista di Monza, pareva che tutti attendessero ansiosamente di veder uscire dai boxes Tazio, con i suoi attillati pantaloni celesti, con la classica maglietta gialla, col bianco caschetto di pelle, con le sue irsute ed abbronzate braccia di lottatore della guida, con il suo mento aguzzo proteso verso la prossima vittoria, con gli occhi vivi e profondi che gli conoscevamo, e che dovesse sedersi in prima fila al volante di un bolide. Una lacrima ci è venuta agli occhi, una lacrima che si è ben presto tramutata in un sorriso poichè la memoria di Tazio Nuvolari è stata consacrata dai suoi colleghi d'un tempo, dai suoi seguaci di oggi, con una corsa formidabile combattuta con lo stile che Egli avrebbe avuto, con lo slancio che Egli avrebbe voluto.

GIOVANNI LURANI

(Fotografie di Publifoto, Rotofoto, Foto Sport, Mailander, Millanta, Bandini Buti).

In altra parte di questo fascicolo, la cronaca, le tabelle e le classifiche del XXIV Gran Premio d'Italia.

La 5^a Coppa Intereuropa

Trovato il suo « Ubi consistam » nella stessa aristocratica giornata del Gran Premio d'Italia, la Coppa Intereuropa, nel quadro eccezionale del massimo avvenimento automobilistico italiano, ha avuto un successo che crediamo avrà le sue ripercussioni.

Già in sede preventiva avevamo fatto notare che la Coppa Intereuropa, unica manifestazione italiana riservata esclusivamente alla Categoria Gran Turismo, aveva in sé gli elementi di un peculiare interesse tecnico, sportivo e finalmente anche polemico, dato che si trattava proprio di mettere a fuoco le possibilità attuali, e soprattutto quelle proiettate nel futuro, della Categoria Gran Turismo stessa.

La competizione monzese è stata organizzata in sordina. Colpa delle circostanze che hanno assorbito tutte le energie dell'Automobile Club di Milano per la sagra agonistica di Merano-Cortemaggiore ed annessi, e del G. P. d'Italia che logicamente ha succhiato le residue energie che gli appassionati cirenei dell'ufficio sportivo dell'A. C. di Milano e le brave signorine capitanate dalla signorina Tommasi ancora potevano avere.



La partenza... podistica dei concorrenti.



Franco Cornacchia, brillante vincitore su Ferrari 2500, in piena azione.

Curiosando fra il pubblico dell'Autodromo



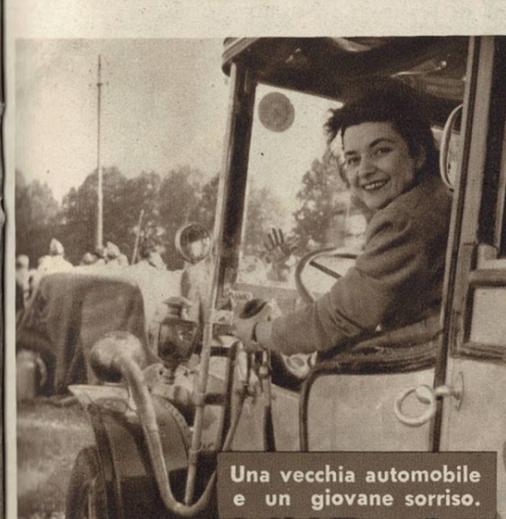
Campanini, una volta tanto spettatore.



Sul « prato », davanti alla curva di porfido, una famiglia bene attrezzata.



Veicoli a motore d'ogni tipo e... d'ogni epoca.



Una vecchia automobile e un giovane sorriso.

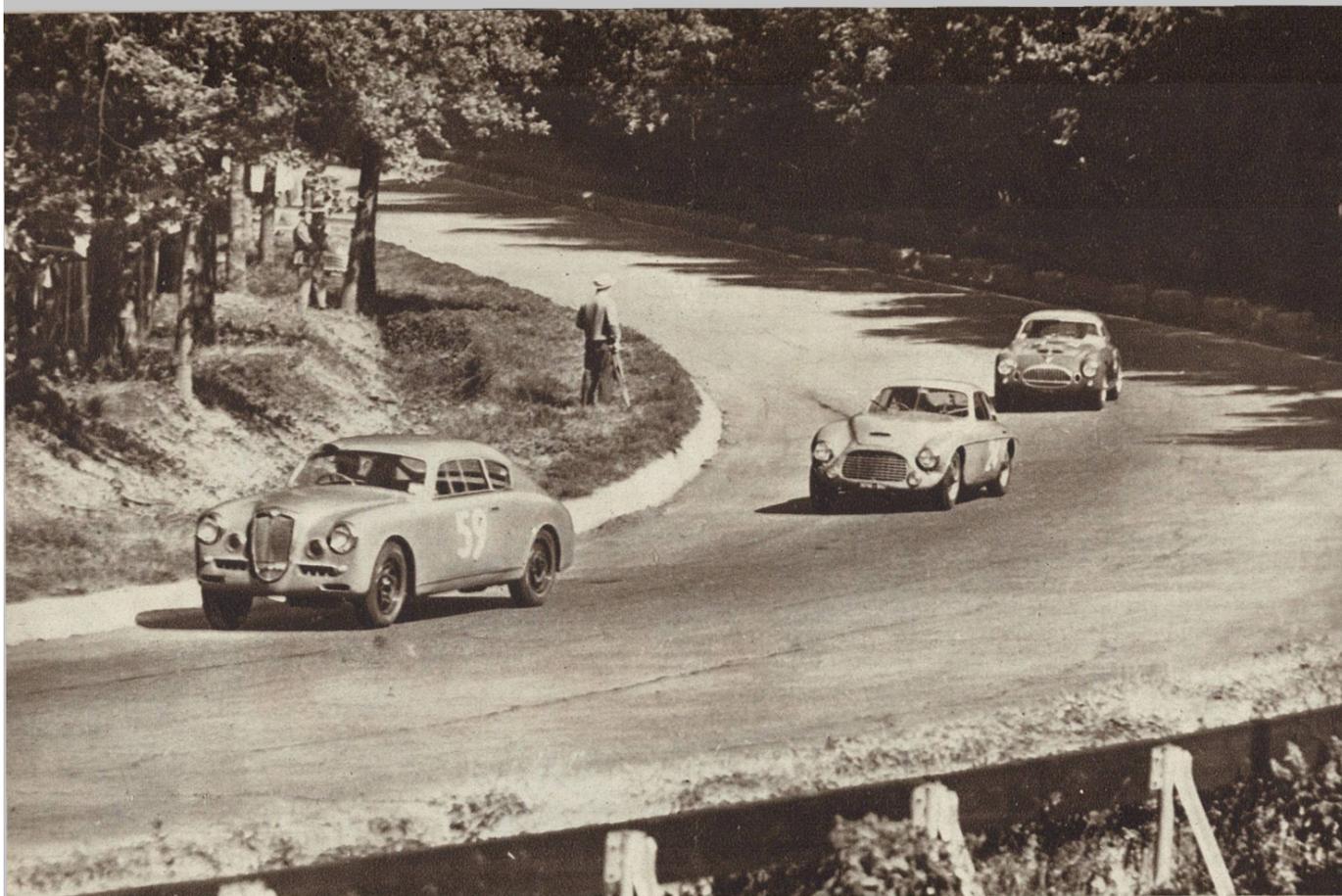
Infatti non è stata fatta alcuna propaganda diretta od indiretta, non sono state concesse facilitazioni di sorta; ma nonostante tutto, ben 58 iscritti hanno risposto all'appello. Segno indubbio di energica vitalità di una Categoria che ci auguriamo non debba essere messa in discussione e se mai solamente riportata entro i limiti originari.

Le macchine regolarmente ammesse alla partenza sono state, a prove fatte e quindi ad autoeliminazioni compiute, 38 (7 di più dello scorso anno) e fra queste ben 5 vetture che si potevano considerare « ufficiali » e rappresentanti la fortissima squadra Lancia e l'Alfa Romeo. Successo tecnico quindi del tutto assicurato. Né si poteva attendersi una partecipazione maggiore anche per il fatto che, essendo la pista di Monza quell'inesorabile selezionatrice di valori meccanici e sportivi che conosciamo, chi non aveva « chances » e ne era consapevole, ha logicamente preferito rinunciare a priori.

La corsa in sé è stata regolare nei suoi aspetti e, benchè non eccessivamente carica di elettricità, ha pure

avuto i suoi momenti emozionanti culminati nella decisione della classe 2000 cc. avutasi proprio in volata all'ultimo minuto di corsa. Dalle vicende della 5 a Coppa Intereuropa si può dire che una nuova esperienza estremamente istruttiva e che dovrebbe far meditare organizzatori, legiferatori e costruttori. Vogliamo alludere al fatto che, di 5 vetture ufficiali e quindi titolate quali rappresentanti delle relative case e delle più recenti realizzazioni tecniche di queste, solamente 2 siano arrivate al traguardo delle « due ore » in condizioni di completa efficienza. In sole due ore di corsa, il 60% delle macchine preparate dalle case e da loro iscritte, è stato messo fuori combattimento.

Questo risultato tecnico non è molto brillante. L'autodromo di Monza è un banco di prova durissimo e lo sappiamo, d'altra parte è lecito pretendere che delle vetture da « Gran Turismo » siano capaci di marciare a pieno regime non solamente due ore, ma anche per 24 ore. E' indispensabile ribadire il nostro concetto che abbiamo più volte esposto: è necessario organizzare



Palmieri (Lancia), seguito da Musitelli sulla Ferrari vincitrice della classe 2000 cc., tallonato a sua volta dalla Fiat del fortissimo Carlo Leto di Priolo.

corse lunghe e dure, impegnative tanto per i mezzi quanto per gli uomini. Corse di lunga lena come le 10 ore di Messina, le 12 ore di Pescara e, perché no?, magari anche Monza, se si vorrà avere il coraggio di lanciarla, una gara di fondo che metta a dura prova le nostre velocissime ma altrettanto fragili vetture.

Le nostre corse su strada, di cui abusiamo, non collaudano a sufficienza i mezzi meccanici, e le delusioni che abbiamo avuto nelle grandi prove di fondo disputate all'estero, ne sono la prova lampante. Auguriamoci che si voglia provvedere.

Esamineremo ora i risultati nelle singole classi. Fra le 750 cc. la situazione è apparsa stazionaria dall'anno scorso. La percorrenza massima nelle due ore, segnata tanto lo scorso anno quanto questa volta dal forte Guarnieri sulla Fiat-Zagato, è variata dell'infinitesimo margine di soli... 2 metri, ossia di un metro all'ora!... Identità quasi perfetta. Sul giro, Guarnieri ha migliorato il suo record dello scorso anno di 3/10 di secondo! Stasi dunque assoluta nei risultati di questa classe dove le Fiat Zagato hanno raggiunto il loro limite ormai altissimo e così anche le altre vetture. Basti dire che la D.B., seconda lo scorso anno con Zagato ed anche quest'anno con Monteverdi, ha percorso 40 metri di più nel 1953, ossia ha migliorato di... 20 metri all'ora!... In questa classe dunque il solo record battuto è stato quello sul giro.

Nella 1100 cc., interessantissima la lotta fra le Fiat « 103 » preparate da Zagato e dall'ottimo Facetti come dal genovese Gianni. Il vincitore Poillucci ha girato con la sua Fiat - Zagato nell'identico tempo che aveva segnato con



Le due Ferrari vincitrici: a sinistra la 2500 di Franco Cornacchia; a destra la 2 litri di Musitelli.



Il giovane triestino Poillucci ha vinto con la Fiat Zagato nella classe 1100 cc.

la sua Cisitalia lo scorso anno e tutti i suoi avversari diretti hanno segnato tempi vicinissimi. Naturalmente non potevano pretendere di emulare con le 1100 cc. di quest'anno i risultati che le 1500 cc. avevano segnato nella scorsa edizione. Poillucci non ha neppure superato la percorrenza che nel 1951 Musitelli aveva raggiunto con la Cisitalia 1100 cc., ma forse lo avrebbe fatto se le vicende della corsa lo avessero costretto ad una lotta più serrata. Con Elio Zagato tagliato fuori dalla battaglia per rottura del parabrezza causata da un piccolo sasso, con Martingano attardato, le circostanze non consigliavano un inutile dispendio di energie.

Grande battaglia e clamoroso crollo di primati nella classe 2000 cc. in cui Alfa Romeo, Ferrari e Fiat 8 V sono state le protagoniste di una magnifica competizione. Consalvo Sanesi, forte pilota e particolarmente fortissimo a Monza, ha fatto da padrone per i 4/5 della corsa con la sua Alfa Romeo « sprint », ed ha spesso pungolato anche le vetture della classe maggiore. Egli ha girato in un tempo che batte il record ufficiale di Capelli (che per altro non sembra veritiero), ma la sua « sprint » ha accusato un guasto alla tubazione di scarico che ha addirittura reso inabitabile l'interno della vettura avvelenando quasi il povero Sanesi che finiva in condizioni fisiche veramente allarmanti. Verso la fine anche il suo motore accusava delle irregolarità tali da pregiudicarne l'efficienza e così il lungo e coraggioso inseguimento che il bravissimo Musitelli aveva portato a termine, aveva degno coronamento proprio nell'ultimo minuto di corsa. Musitelli ha migliorato la sua prestazione e quella della sua non nuova Ferrari in modo eccellente. La media di oltre 151 chilometri all'ora è eloquente e migliora il suo stesso record di percorrenza di ben 11 chilometri. Anche sul giro, Musitelli ha migliorato di oltre 2 secondi. Prova dunque magnifica e



Le Lancia 2500 G. T. hanno ottimamente impressionato. Ecco Castellotti e Manzon vicinissimi, all'entrata della curva sud.

vittoria meritata. L'Alfa Romeo di Sanesi, dopo aver dato l'impressione di poter dominare agevolmente, è stata battuta di una trentina di metri dopo le due ore di corsa!...

Carlo Leto di Priolo ha portato la sua Fiat 8 V ad un lusinghiero 3° posto ad oltre 150 chilometri di media. La stessa vettura, lo scorso anno, aveva percorso 9 chilometri in meno, e questo incremento è assai significativo. Bellissima prestazione di questa macchina che meriterebbe una più appassionata messa a punto da parte dei suoi costruttori. Il folto gruppo delle altre Alfa Romeo, sia « sprint » sia T. I., e della Lancia, non hanno potuto emer-

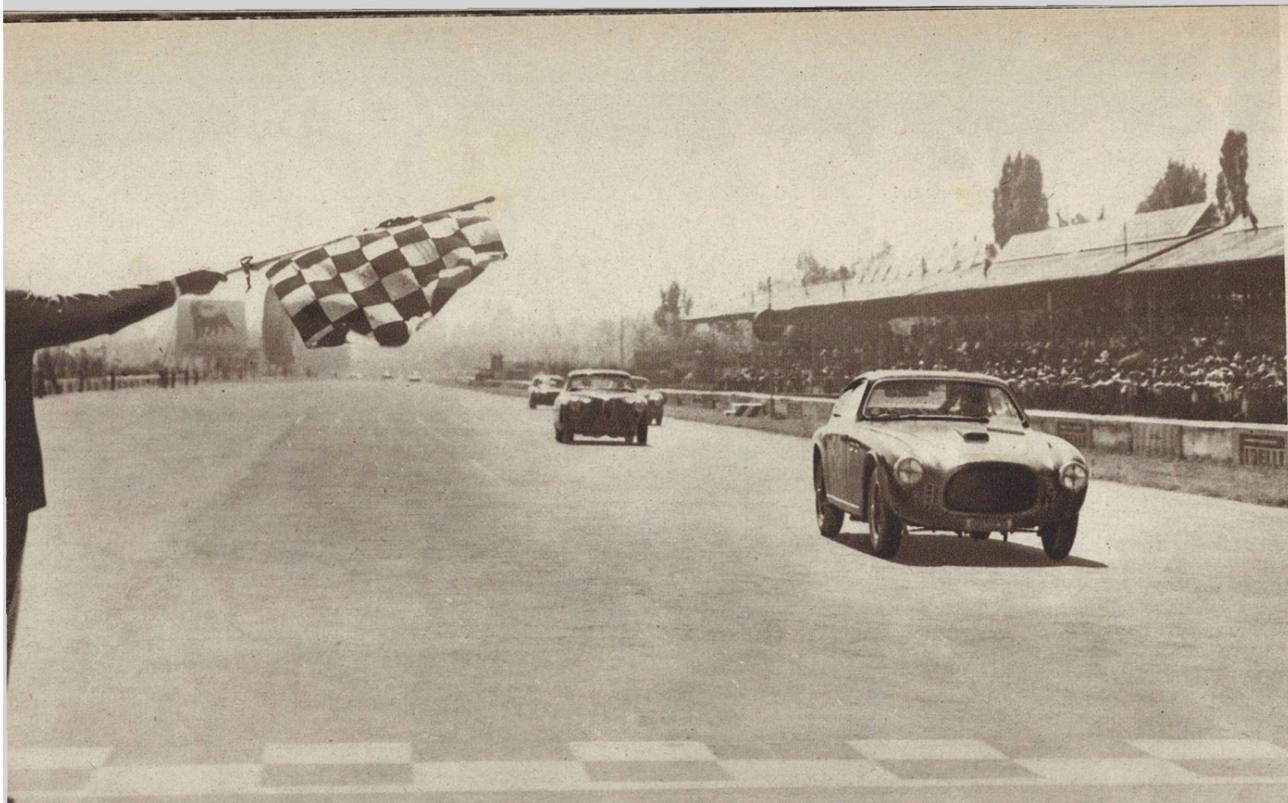
gere nella corsa dominata dai 3 protagonisti.

Nella classe maggiore, la bellissima squadra delle rosse Lancia G.T. magnificamente preparate e presentate dall'omonima scuderia, non ha avuto fortuna ed ha trovato nella veloce Ferrari di Franco Cornacchia il « muro » insuperabile. Le Lancia sono state anche private del forte Anselmi al primo giro per rottura di una valvola (una sfarfallata?) e poi di Palmieri per analoga ragione. Le due vetture superstiti hanno fatto quanto potevano ed hanno dato una ottima dimostrazione della loro silenziosa velocità. Rimane il fatto positivo che Manzon ha bat-



A sinistra: Consalvo Sanesi, nonostante la sfortuna, ha saputo dimostrare le qualità dell'Alfa Romeo Sprint e le proprie doti di grande campione. — A destra: In attesa di infiorare i vincitori, la signora Baumgartner, la contessa Besana, la signora Noghes, la signorina Covacivich.





Il col. Covacivich, direttore di corsa, segnala la fine della gara a Franco Cornacchia, vincitore assoluto.



In alto: la signora Baumgartner, consorte del Presidente dell'A. C. di Svizzera, consegna la coppa al valoroso Franco Cornacchia.

In basso: coppe e fiori dopo la vittoria. Da sinistra, Restelli della Scuderia Guastalla, il commendator Daccò, presidente della C. S. dell'A. C. di Milano, il rag. Carri, vicepresidente e, in primo piano, Musitelli e Cornacchia.

tuto il record di percorrenza generale della corsa e che Castellotti lo ha praticamente uguagliato.

La Ferrari del bravissimo Cornacchia, il quale a Monza si trova particolarmente a suo agio, ha vinto nettamente girando in mezzo secondo più forte dello scorso anno e percorrendo oltre 4 chilometri in più del percorso-record di Sterzi. Magnifica prova di una velocissima vettura ottimamente guidata e preparata.

In complesso dunque una bella corsa, accanitamente disputata, ricca di interessanti esperienze e di insegnamenti tecnici e sportivi che vanno meditati e di cui ci auguriamo si sappia fare tesoro.

G. L.

(Fotografie di Millanta, Mailander e Publifoto).

PRO-RA

AL **ROLOIL** *Extrasport*

ormai ben noto nel campo automobilistico sportivo la ROL affianca il

ROLOIL HD DETERGENTE AL SILICONE

destinato ad ottenere l'eguale successo nel campo automobilistico industriale.



USATE

ROLOIL HD DETERGENTE AL SILICONE

Per I PIU' MODERNI motori diesel di autobus, autocarri, trattori, impianti fissi, usate I PIU' MODERNI lubrificanti Heavy Duty, prodotti con I PIU' MODERNI impianti di raffinazione al solvente, ed attivati con IL PIU' MODERNO degli additivi: **il silicene.**

Le due prove della giornata monzese nel dettaglio della cronaca

Seguiti col cuore in gola gli 80 giri del XXIV Gran Premio d'Italia

In una festante cornice di entusiasmo, poco prima delle 18, calava il sipario sulla magica pista di Monza, mentre gli inni nazionali d'Italia e di Argentina si diffondevano sul magnifico parco dorato dal tramonto, quasi a voler dare un finale eroico alla rombante sinfonia dei motori che per circa tre ore avevano orchestrato la fantastica cavalcata.

Manuel Fangio veniva preso d'assalto dalla folla, che aveva travolto i pur serrati sbarramenti, e portato in trionfo! Accanto, Onofre Marimon, uno dei maggiori protagonisti di questo indimenticabile Gran Premio, non aveva occhi che per il maestro e sembrava lo rapisse con quel suo sguardo stanco ma esultante: e al sangue che gli scendeva dalla piccola ferita sulla guancia sinistra, si univa qualche lacrima di commozione...

Il XXIV Gran Premio d'Italia si è svolto nel quadro della lotta dei quattro grandi campioni che al limite della loro audacia hanno profuso ogni energia in un susseguirsi di avvincenti schermaglie, di duelli serratissimi e senza tregua. Quale altra corsa ha avuto spunti spettacolari così travolgenti, situazioni così impensate, risultati così imprevedibili? Quella che alla vigilia molti credevano dovesse essere la riconferma dell'inviolata supremazia delle Ferrari, s'è risolta in una superba contesa ricca di brividi e di emozioni, una contesa che ha segnato una impreveduta sconfitta dello stemma del Cavallino Rampante.

Qualche ora prima del «via» si entra nel clima arroventato del Grand Prix. La folla si gode estatica gli interessantissimi preliminari quasi volesse scoprire anche gli attori sconosciuti che pure formano un piccolo mondo. Il recinto dei boxes è in subbuglio: gli ultimi ritocchi alle macchine mobilitano squadre di meccanici e di tecnici!

In buon ordine i bolidi si schierano su dieci file salutati dalle bandiere delle 11 nazioni rappresentate.

Rombi possenti lacerano l'aria mentre i motori si riscaldano. Ad un tratto il silenzio. Pubblico e piloti in composto raccoglimento rendono omaggio alla memoria del campionissimo Tazio Nuvolari che per tanti anni fu protagonista sull'anello di Monza di formidabili imprese.

Alle 15 esatte l'on. Giulio Andreotti, in rappresentanza ufficiale del Governo, abbassa la bandiera del «via».

Lo scatto impetuoso di Ascari non sorprende gli avversari che subito si pongono nella sua scia scomparendo rapidamente dietro la prima curva. L'inizio è travolgente e per merito essenziale di Marimon, che oggi sarà la grande rivelazione, la corsa assume subito un ritmo sostenutissimo. Infatti l'argentino, forse ubbidendo ad una tattica prestabilita, si getta allo sbaraglio e obbliga così gli uomini di Ferrari ad impegnarsi a fondo per non perdere il contatto.

Al «palo» era intanto rimasta la Osca di Bayol. Il francese riuscirà ad avviare la propria macchina quando il carosello sarà giunto al quarto giro. Anche Mantovani, che esordiva al volante di una vettura della «Formula 2», tarda a mettere in azione la sua Maserati. Il primo passaggio vede incollatissimi Ascari e Marimon, incalzati da vicino

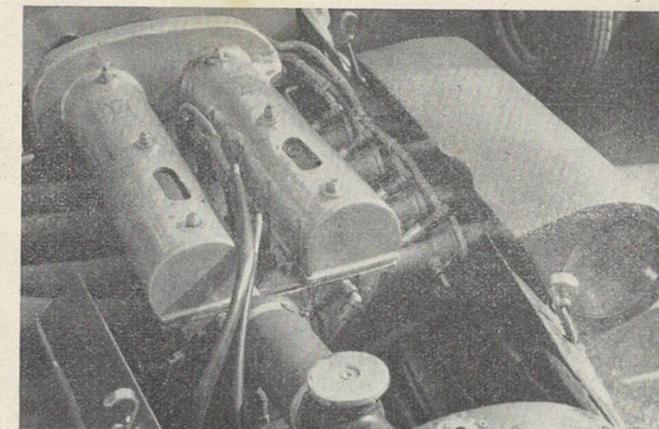
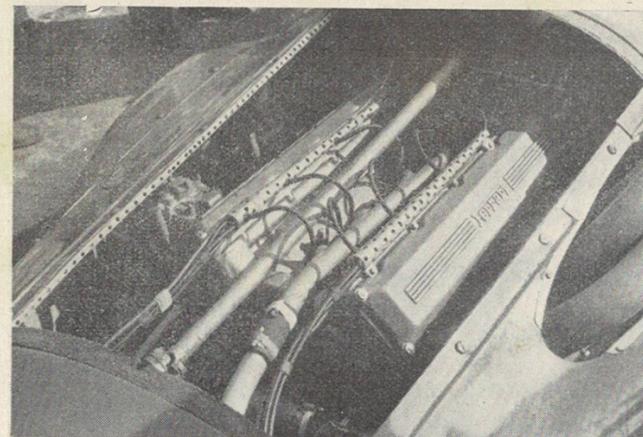
da Farina e Fangio. Leggermente più staccati passano Stirling Moss, De Graffenried Villorosi, Hawthorn, Trintignant, Landi, Schell, Salvadori, Carini, Bonetto, Maglioli e via via gli altri.

Posizioni di testa immutate al 2° giro per i primi quattro. Hawthorn, che ha invece aumentato il ritmo, proprio davanti alle tribune supera Villorosi e Trintignant, portandosi così a ridosso dei fuggitivi. Moss è già fermo al suo box.

Al 3° giro Farina supera Marimon mentre Fangio «succhia» sempre le ruote dei tre battistrada. La quarta tornata registra il primo assaggio di Fangio che passa in terza posizione preceduto

L'ALLINEAMENTO PER LA PARTENZA DEL XXIV GRAN PREMIO D'ITALIA SECONDO I TEMPI MIGLIORI REGISTRATI NELLE PROVE UFFICIALI

6 FARINA (Ferrari) 2'03"9	50 FANGIO (Maserati) 2'03"2	4 ASCARI (Ferrari) 2'02"7
8 HAWTHORN (Ferrari) 2'04"9	2 VILLORESI (Ferrari) 2'04"6	54 MARIMON (Maserati) 2'04"1
58 DE GRAFFENRIED (Maserati) 2'05"9	36 TRINTIGNANT (Gordini) 2'05"7	52 BONETTO (Maserati) 2'05"1
56 MANTOVANI S. (Maserati) 2'07"5	10 MAGLIOLI (Ferrari) 2'06"9	28 MOSS (Cooper-Alta) 2'06"6
38 SCHELL (Gordini) 2'08"2	22 SALVADORI (Connaught) 2'08"3	34 BAYOL (Osca) 2'07"8
24 MC ALPINE (Connaught) 2'09"5	64 ROSIER (Ferrari) 2'09"3	40 MIERES (Gordini) 2'08"7
42 LANDI (Maserati) 2'12"8	12 CARINI (Ferrari) 2'11"2	30 WHARTON (Cooper-Bristol) 2'10"1
46 BROWN (Cooper-Bristol) 2'14"8	44 BIRA (Maserati) 2'13"6	20 FAIRMAN (Connaught) 2'13"5
14 MACKLIN (H. W. M.) 2'18"2	18 FITCH (H. W. M.) 2'18"1	32 CHIRON (Osca) 2'15"7
26 CLAES (Connaught) 2'28"2	48 STUCK (A.F.M.-Bristol) 2'24"1	16 GIRAUD C. (H. W. M.) 2'20"8



Monza è un terreno fertilissimo per i fotografi in cerca di novità e dettagli tecnici. Ecco qui due scatti ben centrati: a sinistra, il nuovo motore della Ferrari 1954 per la nuova formula. Distribuzione a due alberi a camme in testa e doppia accensione. - A destra, il motore Alta della Cooper di Moss con alimentazione ad iniezione.

da Ascari e Marimon e precedendo a sua volta Farina. Villorosi intanto si stacca da Hawthorn e Trintignant gettandosi all'inseguimento con quella foga battagliera che gli è caratteristica.

La classifica al quinto giro è la seguente: 1. Ascari (Ferrari) in 10'39"7, alla media di Km/h. 177,270; 2. Marimon (Maserati) in 10'39"8; 3. Fangio (Maserati) in 10'40"3; 4. Farina (Ferrari) in 10'41"1; 5. Villorosi (Ferrari) in 10'51"8; 6. Hawthorn (Ferrari); 7. Trintignant (Gordini); 8. De Graffenried (Maserati); 9. Bonetto (Maserati); 10. Landi (Maserati); 11. Salvadori (Connaught); 12. Maglioli (Ferrari); 13. Schell (Gordini); 14. McAlpine (Connaught); 15. Carini (Ferrari).

Il rombante carosello non ha pause. Con macchine le cui prestazioni sembrano eguagliarsi, i quattro «leaders» battagliano con accanimento. Ciò che si fa più sensibile è il distacco degli altri avversari che progressivamente perdono terreno.

Il sesto giro vede ancora al comando Ascari che però ha ora alla sua ruota Fangio che sul rettilineo ha superato Farina e Marimon. Vivacissimo e quanto mai avvincente è pure il duello ingaggiato da Hawthorn e da Trintignant! Villorosi mantiene sempre la quinta posizione.

Alla tornata seguente il formidabile quartetto appare allo sbocco della curva di «porfido» quasi sulla stessa linea. La folla si protende acclamando calorosamente ed è Fangio che scuscia per primo davanti alle tribune. Ascari, Marimon e Farina sono però nella sua scia.

Sebbene siamo ancora agli inizi di questa memorabile corsa, l'impressione che ci lasciano questi passaggi nel classico «fazzoletto» ci riportano alle fasi travolgenti del Gran Premio di Reims dove la Ferrari del giovane asso inglese Mike Hawthorn prevalse di un soffio sulle Maserati di Fangio e di Gonzalez.

In una nuvola di fumo, Fairman, al volante di una Connaught, s'arresta ai boxes; ripartirà dopo 14 giri e pur concludendo la gara non verrà classificato per non aver compiuto i giri regolamentari.

All'ottava tornata Fangio guida sempre di un soffio il temerario gruppetto fuggitivo, che è già piombato alle spalle di Collins, Von Stuck, e Fitch. Un giro dopo subiranno la stessa sorte Bira e Chiron. Carini, che pilota una nuova Ferrari, è costretto a sostare presso i meccanici.

Il ritmo della corsa aumenta progressivamente sotto l'azione impetuosa dei quattro bolidi di testa che procedono quasi sempre affiancati, contendendosi

Tempi migliori sul giro (m. 6300,70) di tutti i partecipanti al 24° G. P. D'ITALIA

FANGIO	39°	2'04"5
MARIMON	21°	2'05"0
ASCARI	34° e 39°	2'05"1
FARINA	34°	2'05"2
BONETTO	5°	2'06"3
VILLORESI	77°	2'06"4
TRINTIGNANT	35°	2'06"8
HAWTHORN	37°	2'07"3
MOSS	36°	2'07"6
MANTOVANI	21° e 33°	2'08"8
MIERES	36° e 37°	2'09"4
DE GRAFFENRIED	20°	2'09"6
SALVADORI	19°	2'10"2
LANDI	7°	2'10"3
BAYOL	4°	2'10"5
MAGLIOLI	5°	2'11"1
MUSSO	73°	2'11"7
MC ALPINE	7°	2'12"2
WHARTON	5° e 6°	2'12"3
CARINI	4° e 32°	2'12"6
SCHELL	5°	2'12"6
BIRA	33° e 34°	2'15"1
ROSIER	29° e 35°	2'15"7
FAIRMANN	26°	2'15"9
BROWN	14°	2'16"2
CHIRON	31° e 37°	2'18"0
MACKLIN	2°	2'19"6
FITCH	6°	2'22"2
GIRAUD	5° e 65°	2'26"3
VON STUCK	5°	2'27"9
CLAES	2°	2'41"1

N.B. — Mantovani ha gareggiato fino al 50.º giro lasciando poi il volante a Musso.

non i metri ma, senza esagerare, i centimetri. E così che dal 9° giro al 14° giro è tutto un procedere a sussulti e un susseguirsi di spettacolosi cambiamenti. Infatti lo scettro del capofila da Ascari, che l'aveva conquistato al 9° giro, passava al 10° a Farina che a sua volta lo lasciava a Fangio all'11°. Al 12° si assisteva ad una fantastica volata fra Farina ed Ascari. Il campione torinese aveva la meglio e riusciva a mantenere la posizione di avanguardia anche nel giro successivo.

Col 14° passaggio la corsa, pur non perdendo del suo agonismo e della sua veemenza, si stabilizzava momentaneamente con Ascari, Farina, Fangio e Marimon nell'ordine.

Villorosi facendo sfoggio della sua sempre limpida classe e del suo coraggio mai domo si era staccato ancor più dagli altri, mentre Trintignant e Hawthorn procedevano invece incollatissimi perché se la più spericolata audacia dell'inglese lo portava a prendere il sopravvento in curva, le maggiori doti velocistiche della Gordini finivano per ricuperare sul rettilineo.

Al 19° giro si registra il primo importante ritiro della giornata: Landi, che finora si era comportato egregiamente mantenendosi nelle prime posizioni, rompe un pistone e per lui termina la bella avventura monzese. In precedenza si erano già ritirati al 7° giro Macklin su H.W.M., all'8° Claes su Connaught, al 15° Fitch su H.W.M. e al 18° Bayol su Osca.

La calma, come avevamo detto, dura poco e cioè fino al 23° giro quando il «chueco» rompe gli indugi e passa decisamente in testa a guidare il quartetto scatenato. Farina è subentrato al secondo posto seguito da Ascari e da Marimon.

Ai boxes intanto non finisce giro senza che qualche sfortunata macchina inglese debba correre ai ripari meccanici. Ciò che più stupisce è però la glacialità dei piloti che imperturbabili non si lamentano né fanno gesti di disperazione. Si direbbe che dal loro atteggiamento considerano inevitabile questi arresti forzati.

Rivediamo Farina, che stà gareggiando con una intelligenza e una padronanza da super-asso, che al 24° passaggio s'impegna in una magnifica volata nella quale precede Fangio, Ascari e Marimon.

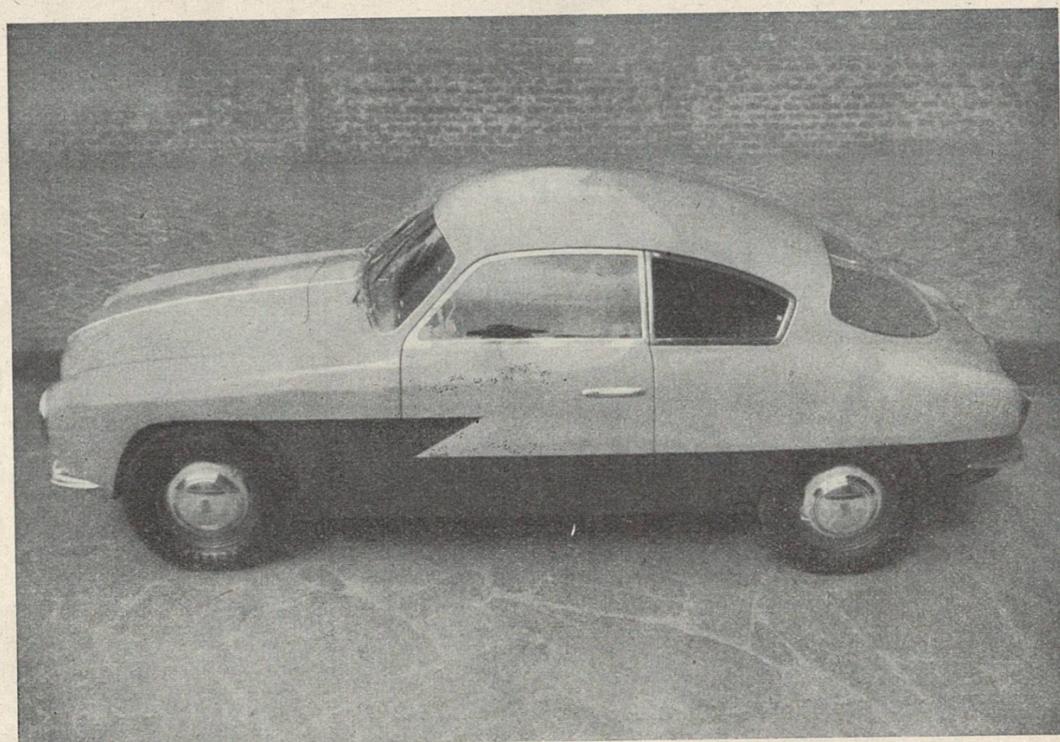
Un giro dopo la situazione si prospetta così: al comando Fangio in 52'56"7, alla media di Km/h. 178,487; in seconda posizione Ascari a 3/10 di secondo; indi Farina a 4/10 di secondo e Marimon a 1" e 7/10; poi Villorosi a 46"7/10, Hawthorn, Trintignant, Bonetto e Mieres.

Posizioni immutate al 26° giro. Al 27°

FIAT agato 103

su telaio della "nuova 1100"

Robusta - Leggera - Veloce - Sicura



BERLINETTA GRAN TURISMO CON NUOVO BREVETTO CRISTALLI CURVI LATERALI ABBASSABILI

Tipo Fiat Zagato 103 Turismo

Posti 2 + 2
Velocità oltre 130 Km/h.
Consumo lt. 1 per 13 Km.
Peso 750 Kg.

Tipo Fiat Zagato 103 Gran Turismo

Posti 2
Velocità oltre 160 Km/h.
Consumo lt. 1 per 11 Km.
Peso 650 Kg.

prodotti che le continue vittorie affermano

Carrozzeria «La Zagato» Via Giorgini, 16-18 Milano - Tel. 900.923 - 990.344

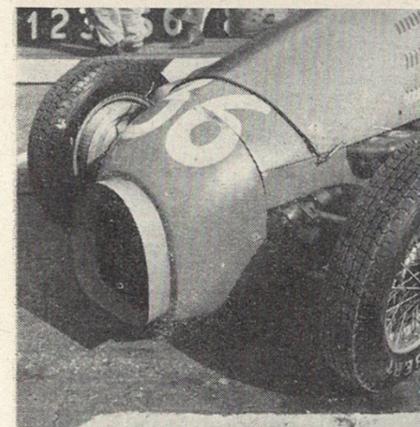
ritorna in testa Ascari davanti a Farina e Fangio e l'ordine non muta al 28° e al 29°. La 30ª tornata vede Fangio riconquistare la seconda posizione mentre Marimon passa terzo e Farina quarto. La media è sempre elevatissima e la lotta col trascorrere dei giri si fa sempre più spettacolare ed appassionante.

Marimon al 31° giro si lascia risuperare da Farina. Intanto incomincia la riscossa da parte di Hawthorn e Trintignant che nel loro accanito duello che li ha obbligati a spingere a fondo, hanno guadagnato preziosi secondi nei confronti di Villorosi.

La 32ª tornata vede ancora Fangio guidare il vertiginoso carosello per qualche metro su Ascari, Farina e Marimon. Carini si riferma ai boxes imitato dal principe Bira. Al 34° giro abbandona Salvadori, che pure fino allora si era comportato onorevolmente al volante della sua *Connaught*.

Ora si corre sul ritmo dei 180 all'ora, ma sulla pista dal come s'intrecciano sempre nuove combinazioni ad ogni passaggio sembra si stia giocando di virtuosismo.

Si giunge così a metà gara col fiato sospeso dall'emozione senza un indizio di superiorità da parte di un pilota o di una macchina e quindi con la speranza di un



L'originale musetto della Gordini con la apertura incorniciata al fine di meglio convogliare il flusso dell'aria sul radiatore.

finale folgorante. Fangio fa intanto segnare ai cronometri il miglior tempo sul giro alla fantastica media di Km. 182,168.

I passaggi avvengono nel seguente ordine: 1. Ascari in 1.24'31"7; 2. Fangio in 1.24'32"; 3. Marimon in 1.24'32"3; 4. Farina in 1.24'32"6; 5. Villorosi in 1.25'53"; 6. Trintignant; 7. Hawthorn; 8. Bonetto.

Nessuno oramai segue le vicende degli altri piloti; per la folla non esistono che i quattro «big» impegnati nella loro furibonda contesa. Nessuno bada alla odissea di Carini, la cui nuova *Ferrari* non appare del tutto efficiente; pochi si accorgono del magnifico comportamento dell'esordiente Maglioli e del velocissimo Mantovani; anche Stirling, Moss e De Graffenried, che lottano con tenacia passano quasi inosservati. Sono questi piccoli personaggi che si muovono come sfondo al quadro dei veri protagonisti, dal cui spettacolo nascono i motivi di suggestione per la folla.

La 41ª tornata segna il termine delle peripezie dello sfortunato Carini. Fangio, sempre più impressionante per la sua sicurezza, balza di nuovo al comando del solito quartetto. Si registrano intanto nuove fermate ai boxes di Brown, di McAlpine e di Moss.

Dal 42° al 45° giro si alternano al co-



Circondato da volti tutti raggianti Manuel Fangio dopo la vittoria.

mando Ascari e Farina dalle cui ruote non si staccano però gli irreducibili argentini.

Il seguente giro offre un colpo di scena impreveduto che viene a togliere alla gara l'uomo che fino allora l'aveva maggiormente improntata e che ne era stato la bella rivelazione.

Onofre Marimon, a causa di uno sbandamento andava a cozzare contro un corpo estraneo che gli rendeva inutilizzabile il radiatore dell'olio della sua *Maserati*. La forzata sosta ai boxes toglieva ogni possibilità all'ammirevole Marimon di poter terminare la lunga cavalcata coi tre campioni del Mondo e quindi di poter disputare la volata che ormai si supponeva essere la logica conclusione di questo memorabile Gran Premio d'Italia.

Al 46° giro pertanto, mentre Farina passa in testa davanti ad Ascari e Fangio, Gigi Villorosi diventa quarto pre-

cedendo a sua volta Hawthorn e Trintignant.

Ascari riconquista la prima posizione al 47° giro e la manterrà fino al 49°. Hawthorn, che da parecchi giri dava la caccia a Villorosi, corona con successo il suo tentativo. Ben presto però Gigi ritorna all'attacco e lo spodesta dal quarto posto. Trintignant provato dallo sforzo si stacca dai due.

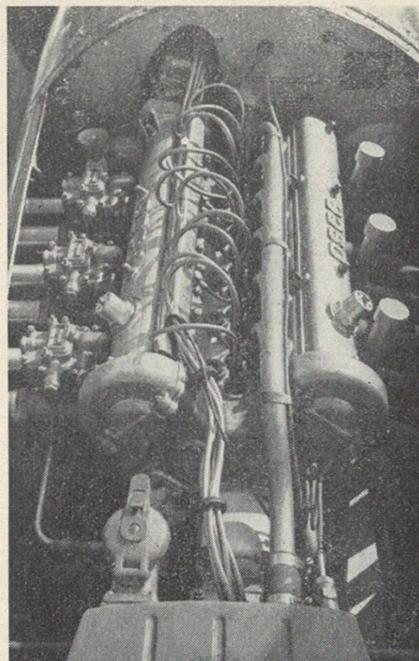
Il 50° giro riporta alla ribalta il fortissimo Fangio. La media è di Km/h. 178,312. Ascari che è nella sua scia ha 2/10 di secondo di distacco, Farina 1"6/10, Villorosi 1'43"3/10, Hawthorn 1'43"4/10.

Per due giri tutto rimane immutato e al 53° Ascari passa a guidare i fuggitivi. Intanto Mantovani ha lasciato il volante della sua *Maserati* per cederlo al romano Musso.

L'approssimarsi della fine del Gran Premio arroventa ancor più la contesa. I tre «leaders» ricorrono a tutte le a-



Umberto Maglioli, al volante della nuova Ferrari F. 2, impegnato sull'infido porfido.



Il motore della O.S.C.A. di Bayol a sei cilindri e doppia accensione.

stuzie del mestiere per non cedere di un palmo. Gli spettatori alle curve di Lesmo e di Vedano vivono attimi di indescrivibile emozione.

Ascari è ora al massimo dell'impegno, ma la sua azione non appare irresistibile! Farina e Fangio infatti non mollano e preferiscono farsi « succhiare » specialmente sui rettilinei.

Al 60° giro Ascari, pur tallonato da Farina, ha circa due secondi di vantaggio su Fangio. Che sia il principio del tracollo dell'argentino? La smentita di quella supposizione arriva al giro seguente, che Fangio con formidabile ritorno è ormai a ridosso di Farina.

A questo punto dopo una corsa regolarissima si ferma ai boxes la A.F.M. di Stuck. Anche Brown e Wharton seguono la stessa sorte.

Ci avviciniamo alla fine. Ascari è sempre all'avanguardia del plotoncino e rimarrà in simile privilegiata posizione sino al 76° giro. Al secondo posto si avvicendano ora Farina ora Fangio. Tutti sono stati doppiati, anche Villoresi e Hawthorn.

A quattro giri dalla fine i tre bolidi passano davanti alle tribune quasi sulla stessa linea. Leggermente davanti appare Farina.

Il giro seguente Ascari ripassa in prima posizione vigilmente controllato dai due avversari. Si registrano gli ultimi ritiri: la vittima è De Graffenried.

79° giro: ancora Ascari, Farina e Fangio che si « marcano » inesorabilmente! Per Lampredi e Colombo, progettisti del primo della Ferrari il secondo della Maserati, questi secondi sono tremendi.

Ogni sguardo è ora proteso verso la curva di « porfido ». Un gran polverone preannuncia che la « bagarre » finale si è scatenata in tutta la sua veemenza ma che qualche cosa è successo. Anche la polvere però si dirada ed ecco apparire fulmineo sul traguardo l'inconfondibile Maserati di Fangio. Con qualche macchina già doppiata passa pure Farina distanziato di un centinaio di metri.

La folla è come sbigottita! Non sa rendersi conto della drammaticità di quell'arrivo. Il nome di Ascari che non è più passato sul traguardo è sulla bocca di tutti!

È successo che uscendo dalla curva di « porfido » a velocità elevatissima, Ascari è stato costretto ad una brusca frenata essendosi trovato dinanzi una macchina che procedeva lentamente.

Nella frenata la macchina sbandò e si mise per traverso. Sfortuna volle che appena dietro arrivasse Marimon. L'urto fu inevitabile ma miracolosamente inerte.

Farina che pure incalzava da vicino compì una coraggiosissima manovra uscendo nel prato per subito rientrare. Ma intanto Fangio era volato verso la vittoria!

GIANCARLO MIGLIAVACCA

CLASSIFICA FINALE

1. Fangio Juan, Maserati, che compie Km. 504 in 2.49'45"9, alla media di Km. 178.130 (nuovo record: record precedente, Ascari, Ferrari, alla media di Km. 177.090); 2. Farina Nino, Ferrari, in

2.49'47"3; 3. Villoresi, Ferrari, in 2.49'49"2 giri 79; 4. Hawthorn, Ferrari, in 2.50'7"6 giri 79; 5. Trintignant, Gordini, in 2.51'11" giri 79; 6. Mieres, Gordini, in 2.50'45" giri 77; 7. Mantovani - Musso, Maserati, in 2.50'44"3 giri 76; 8. Maglioli, Ferrari, in 2.51'50"4 giri 76; 9. Schell, Gordini, in 2.50'46"2 giri 75; 10. Chiron, Osa, in 2.51'21"7 giri 72; 11. Bira, Maserati, in 2.52'12"3 giri 72; 12. Brown, Cooper B., in 2.51'12"7 giri 70; 13. Moss, Cooper Alta, in 2.51'44"4 giri 70; 14. Stuck, AFM Bristol in 2.51'11"7 giri 67; 15. Giraud - Cabantous, H.W.M., in 2.51'31"5 giri 67; 16. Rosier, Ferrari, in 2.51'24"7 giri 65.

NON CLASSIFICATI

Fairman, in 2.52'18" giri 61; Wharton in 2.53'42"2 giri 57; Mc. Alpine in 2.50'47"4 giri 56.

Giro più veloce — Fangio al 39. giro in 2'4"5 alla media di Km. 182.168 (record precedente: Ascari e Gonzalez alla media di Km. 179.857).

Le fasi appassionanti delle due ore di gara della Coppa Intereuropa

In tutto degna delle tradizioni monesi la V Coppa Intereuropa è stata anche quest'anno un preludio meraviglioso alla grande parata pomeridiana del Gran Premio d'Italia.

Il fascino di questa corsa, dagli aspetti eminentemente sportivi e destinati ai puri dell'automobile, ha sollevato come sempre ondate di entusiasmo confermate poi dal nuovo successo tecnico ed agonistico conseguito.

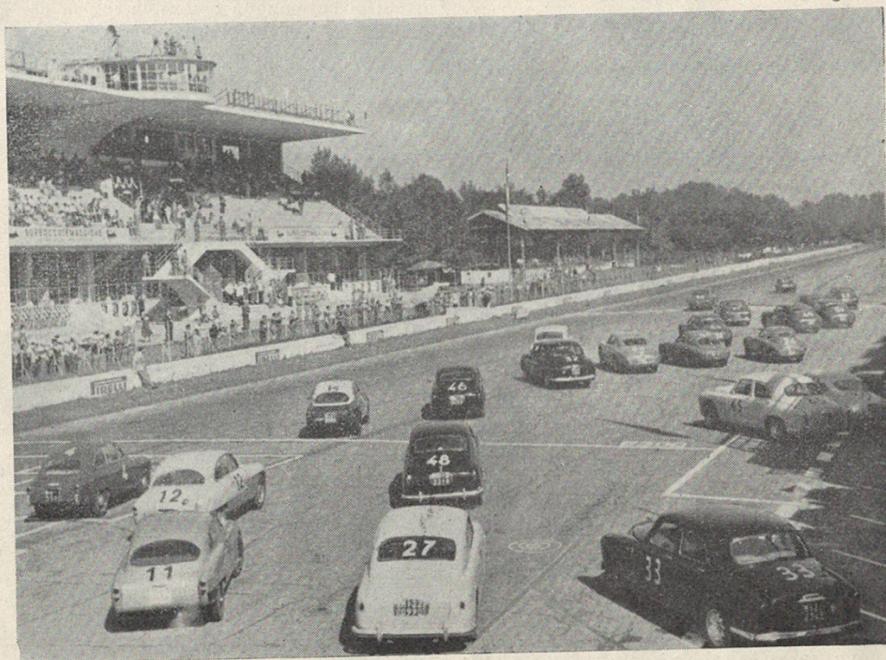
Ad allietare questa saporosissima giornata di bellissimo sport un sole quanto mai vivido inondava l'autodromo quasi volesse coi suoi riflessi dare un tono più suggestivo allo spettacolo che il parco di Monza presentava. Il pubblico, che non era dei più numerosi, dimostrava tuttavia una certa competenza e, com'è solito negli attimi trepidi che precedono la corsa, si sbizzarriva nei pronostici cercando i probabili trionfatori

La classe 750 cc. presentava l'ormai risaputo dilemma Fiat Zagato-Dyna Panhard. Alla fine dell'appassionante contesa avrebbe prevalso la vettura italiana o quella francese?

Nella classe 1100 cc., in sostituzione della 1500 cc. data l'assenza di costruzioni nostrane in questa cilindrata, già scontata la supremazia delle Fiat Zagato o sorpresa da parte della Cisitalia e delle Fiat 103 modificate?

Fra le « 2 litri », Ferrari e Lancia saranno in grado di contendere la vittoria alle Alfa Sprint che in competizioni velocistiche per eccellenza sono di una aggressività senza limiti? E nella oltre 2000 cc. le Ferrari avranno via libera, o troveranno nelle Lancia 2500 G. T. avversarie capaci di sovvertire in modo sensazionale il risultato?

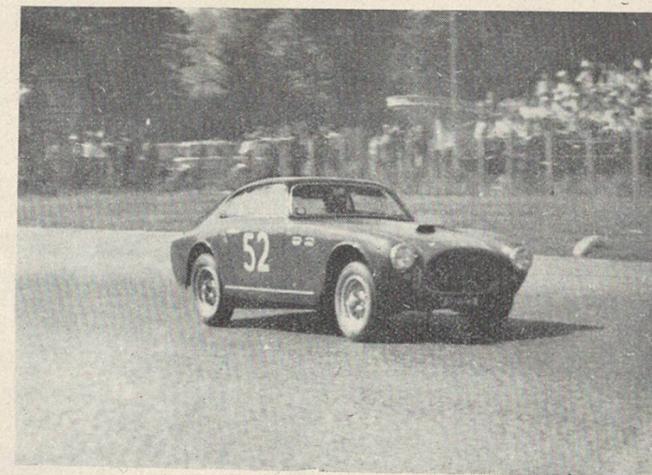
Queste le premesse di una corsa che,



Si incolonnano le vetture dopo la partenza per la Coppa Intereuropa.



Sanesi è stato lo sfortunato protagonista della classe fino a 2000 cc. Ecco mentre con la sua Alfa Sprint supera in curva il bravo gallaratese Mantori che pilota la sua Cisitalia.



La corsa di Cornacchia è stato un lungo monologo durato ben due ore. Con la sua Ferrari, che qui ammiriamo in piena azione, l'alfiere della « Guastalla » ha dato spettacolo.

alla prova dei fatti, non deluderà l'aspettativa.

Qualche minuto prima della partenza il col. Covacovich radunava a rapporto al centro della pista i concorrenti.

Ai boxes una insolita animazione dava la giusta sensazione di come fervevano i preparativi.

All'ultimo momento, mentre i piloti si stavano già schierando per la caratteristica partenza tipo « Le Mans », dall'altoparlante si apprendeva che non sarebbero partiti quattro corridori regolarmente qualificatisi nelle prove, e precisamente Bertoja e Piperno nella classe III, Randaccio nella classe II e Silva nella classe I.

10.30: al segnale del « via », scandito a mezzo radio, i piloti si lanciavano (dallo scatto si sarebbe detta una corsa di centometristi) verso le portiere delle loro macchine e vi si tuffavano dentro sollecitando l'avviamento automatico. La Coppa Intereuropa entrava nella fase più palpitante.

L'irresistibile corsa di Marino Guarnieri

La lotta che all'inizio si prospettava accessissima è andata man mano scemando per l'azione spavalda della Fiat Zagato 750 di Marino Guarnieri che col passare dei giri dava segni di una inattaccabile superiorità.

L'inizio era veloce e quanto mai interessante. Guarnieri scappava come uno scoiattolo inseguito però da vicino dalla D. B. di Monteverdi col quale ingaggiava le prime emozionanti schermaglie. Più lenti ad assumere il ritmo della corsa apparivano gli altri.

Al termine del primo giro Guarnieri e Monteverdi passavano quasi appaiati, mentre sensibilmente più lontani erano già Lippi e Ronzoni sulla Fiat Zagato e Musitelli sulla Dyna Panhard. Guidetti pure sulla Dyna Panhard chiudeva la marcia delle macchine ad andatura quasi... turistica per il non perfetto funzionamento della sua vettura.

Il secondo giro non portava mutamenti nei passaggi ma tuttavia si aveva la netta impressione che Monteverdi stesse portando un attacco a fondo alla posizione di avanguardia del portacolori della Scuderia Sant'Ambroeu. Infatti alla tornata seguente il tentativo di Monteverdi veniva coronato con successo e sulla linea del traguardo davanti alle tribune sgusciava prima la nervosa D. B.

Guarnieri allora assumeva un atteggiamento di attesa e per cinque giri la

corsa procedeva sulle posizioni acquisite. La velocità dei « leaders », che si aggirava sui 125 Km. orari, aveva intanto fatto il vuoto tra gli inseguitori.

Il nono giro riportava alla ribalta il valoroso Guarnieri. Dopo aver prepotentemente superato il pur bravo Monteverdi il pilota della Zagatina iniziava la sua solitaria galoppata che doveva concludersi trionfalmente soltanto allo scadere delle due ore di gara.

Alla decima tornata Guarnieri precedeva Monteverdi di 2"4/10 e Randaccio di 38"9/10. In quarta posizione Musitelli Ferruccio, indi Lippi ed infine Guidetti che era già stato doppiato due volte.

A questo punto la gara agonisticamente aveva esaurito tutto il suo repertorio. Soltanto la marcia formidabile di Guarnieri che faceva aumentare visibilmente la media poteva ancora rappresentare un motivo di interesse.

Il 20° giro sanzionava maggiormente la superiorità di Guarnieri il cui vantaggio di 49" era più che un margine di sicurezza. Monteverdi, che occupava sempre la piazza d'onore, doveva tuttavia guardarsi dal forte Ronzoni, protagonista di un bellissimo ritorno.

Per la cronaca la corsa era finita! Da annotare sul nostro taccuino non rimanevano che gli ultimi sprazzi della lotta tra Monteverdi e Ronzoni!

Poillucci domina nelle 1100

Pronostico rispettato nella classe da 751 a 1100 cc. dove Poillucci, che nelle prove aveva destato buonissima impressione, ha gareggiato soprattutto con intelligenza sfoderando un finale da vero campione.

Al « via » il più lesto a mettersi in azione era Zagato. Martinengo e Poillucci non si lasciavano tuttavia sorprendere dall'agile manovra del fuggitivo e subito inscenavano uno spettacolare inseguimento.

Il primo passaggio avveniva nel seguente ordine: al comando sempre Zagato, incalzato da vicino da Martinengo che alla ruota aveva Poillucci.

Fezzardi, che era al volante della Fiat Zagato 1100, insisteva però nello sforzo e superava con facilità Borghesi e Mantori portandosi a ridosso dei primi tre battistrada.

Davanti alle tribune al termine del 2° giro Martinengo, impegnandosi in una appassionante volata, sorpassava Zagato portandosi al comando del carosello. Poillucci da terzo incomodo vigilava senza

dare tuttavia l'impressione di impegnarsi eccessivamente.

Nulla di sensazionale da registrare al terzo e quarto giro, salvo l'avvicinamento di Borghesi che nel frattempo aveva scalato Mantori.

La corsa procedeva a sobbalzi con sconvolgimenti rapidi ed improvvisi. Il quinto giro segnava infatti la riscossa di Poillucci che con azione decisa passava al comando invano contrastato dagli altri. Da questo momento le redini della gara rimarranno instancabilmente nelle mani del bravissimo Poillucci che avrà modo di dimostrare le sue doti di velocista davvero notevoli.

Nuovi cambiamenti nelle posizioni caratterizzavano i giri seguenti. Fezzardi, proseguendo infatti nel suo ritmo indovolato passava terzo all'ottavo giro e secondo al nono. Zagato e Martinengo forse provati dalla foga iniziale avevano leggermente rallentato la loro andatura.

Dopo dieci giri le classifiche erano le seguenti: Poillucci in 28'56"3/10; Fezzardi in 28'58"6/10; Martinengo in 29'1"7/10; indi Zagato, Mantori, Borghesi e Fusar Poli.

Il ritmo non accennava a scemare e Poillucci gradatamente si staccava dagli avversari sospinto dalla sua giovanile baldanza.

Alla 17ª tornata Zagato riusciva a portarsi in terza posizione spodestando Martinengo. Nelle retrovie la situazione rimaneva stazionaria.

Al 20° giro la media di Poillucci era di Km/h 132.565. Fezzardi, che resisteva ancora nella sua scia, lo seguiva a 4"7/10 mentre Zagato era già distaccato di più di 20".

La sfortuna intanto si accaniva contro Martinengo che al 28° giro era costretto ad una lunga sosta ai boxes, ciò che comprometteva inesorabilmente le sue belle speranze di un onorevole piazzamento.

La monotonia subentrava allora sgominando quello spirito agonistico che ancora poteva vivificare la lotta. Lo stesso Poillucci vista l'inattaccabilità della sua posizione, rallentava l'ormai sicura corsa verso la vittoria.

Musitelli e Sanesi protagonisti di un avvincente duello

Il drammatico arrivo delle « 2 litri » è stato qualche cosa di tanto sensazionale che ha sbalordito completamente quanti avevano seguito l'interessante contesa dall'inizio alla fine.

L'azione travolgente di Sanesi aveva

ELPI 1063 a

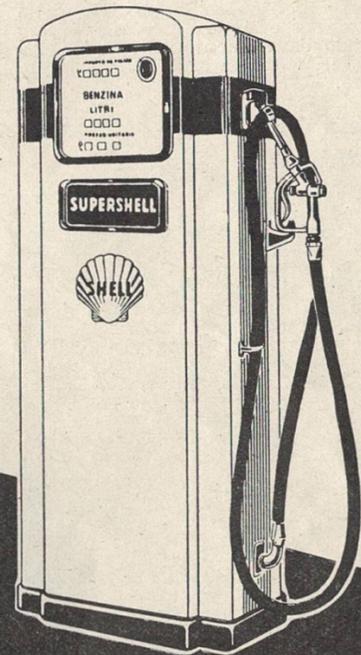


SERVIZIO SHELL
rapido - moderno - efficiente

la potenza sulla strada



SHELL X-100
l'olio che vince la corrosione



SUPERSHELL
velocità - ripresa - rendimento

dapprima aperto il varco tra i 13 par-
tenti della classe da 1101 a 2000 cc. con
tanta superiorità che anche quando la
sua *Alfa Romeo* aveva fatto sorgere dub-
bi sulla effettiva efficienza, tutti sareb-
bero stati d'accordo nel giurare che la
inesauribile classe del campione del
Portello avrebbe alla fine supplito alle
deficienze del suo mezzo meccanico. In-
vece Giulio Musitelli, che non aveva mai
desistito dall'inseguire l'*Alfa Romeo*, re-
sosi conto dell'inaspettata situazione
creatasi in pochi istanti, sollecitava al
massimo la sua *Ferrari* per piombare co-
me una folgore, a pochi metri dal tra-
guardo, sull'esterrefatto Sanesi.

Questo in sintesi l'episodio più spetta-
colare che ha caratterizzato la corsa e
che meglio apparirà dalla cronaca.

Già al segnale di partenza l'*Alfa Romeo*
di Sanesi scattava con impeto in testa
involandosi e scomparendo entro il « cur-
vone ». La *Fiat 8 V* di Leto di Priolo
balzava subito in seconda posizione, tal-
lonata dalla *Ferrari* di Musitelli, dall'*Al-
fa* di « Borasca » e di Bertani.

Al termine del primo giro Sanesi gui-
daya il gruppo, precedendo di un centi-
naio di metri Leto di Priolo, Musitelli,
« Borasca », Bertani. Della Beffa con l'*Al-
fa Romeo*, Colocci con la *Lancia B. 20*,
Sutti con l'*Alfa Romeo*, « Ivanhoe » con
l'*Alfa Romeo* seguivano più staccati. Lu-
glio e Simontacchi, che si erano attardati
nel partire, con Tarana e Dal Monte
chiudevano il carosello.

Il secondo e terzo giro non portavano
sostanziali mutamenti salvo qualche spo-
radico ma pure emozionante duello alla
curva di « Porfido ».

Col quarto giro Musitelli aumentava il
ritmo iniziando così la fase di avvicina-
mento alla *Fiat 8 V*, fino a quel momento
destreggiatasi meravigliosamente.

Quattro giri dopo il pilota della *Ferra-
ri* era ormai a ridosso della *Fiat 8 V*. Am-
mirevole era la resistenza del bravissimo
Leto di Priolo che però alla fine doveva
cedere di fronte alla maggiore potenza
della *Ferrari* avversaria.

Intanto Dal Monte e « Ivanhoe » erano
costretti al ritiro per avarie meccaniche.

Al 10° giro i cronometristi registrava-
no i seguenti distacchi: Sanesi, poi Mu-
sitelli a 12"5/10, Leto di Priolo a 16",
« Borasca » a più di 30", indi doppiati
Sutti e Colocci.

Sanesi proseguiva nella sua formida-
bile marcia girando regolarmente al rit-
mo di 2'28". Anche Musitelli terminata
la scaramuccia con Leto di Priolo filava
velocissimo, sostenuto da un irriducibile
spirito battagliero.

Simontacchi si fermava ai boxes al 12°
giro per poi ritirarsi. Il giro seguente Sa-
nesi alla curva di « porfido » dava prova
di rara abilità e di prontezza nei riflessi
uscendo spavalidamente da un intrigo di
macchine.

Al 20° giro il vantaggio di Sanesi nei
confronti di Musitelli era salito a 18".
Terzo era Leto di Priolo a 26"3/10, quar-
to « Borasca », quinto Della Beffa, sesto
Colocci e settimo Luglio.

Della Beffa al 26° giro era obbligato
ad una sosta presso i meccanici, ma ri-
partiva subito.

Intanto quando ormai si pensava che la
corsa sarebbe terminata senza ulteriori
importanti mutamenti, ecco farsi sempre
più palesi le difficoltà di distribuzione
dell'*Alfa* capolista. La perdita del tubo di
scarico rendeva poi la sua marcia quanto
mai scoppiettante e rumorosa.

Lo sfortunato Bertani che si era com-
portato con bravura si ritirava al 34°
giro.

Sanesi che procedeva al piccolo trotto
si difendeva intanto come meglio pote-
va, ma l'incalzante azione della *Ferrari*
di Musitelli era inesorabile.

Al penultimo giro Sanesi aveva ancora
un effimero vantaggio su Musitelli. Ma
proprio sul rettilineo d'arrivo si verifi-
cava l'inevitabile e la *Ferrari* soffiava al-

Tempi migliori sul giro di tutti i partecipanti alla 5ª Coppa INTEREUROPA

Classe I fino a 750 cc.

GUARNIERI	25°	2'56''5
RONZONI	15°	2'57''2
MONTEVERDI	25°	2'58''1
MUSITELLI	15°	2'59''2
LIPPI	33°	3'03''2
GUIDETTI	36°	3'09''9

Classe II da 751 a 1100 cc.

POILLUCCI	34°	2'46''5
FEZZARDI	33°	2'46''6
ZAGATO	16°	2'48''5
MARTINENGO	13°	2'49''
MANTORI	40°	2'51''7
BORGHESI	31°	2'53''6
FUSAR POLI	40°	2'54''3

Classe III da 1101 a 2000 cc.

SANESI	30°	2'25''
MUSITELLI	48°	2'26''8
LETO DI PRIOLO	14°	2'28''3
BORASCA	38°	2'29''8
LUGLIO	35°	2'36''
IVANHOE	3°	2'36''7
BERTANI	24°	2'38''1
COLOCCI	40°	2'39''1
DELLA BEFFA	22°	2'39''5
SUTTI	11°	2'42''2
SIMONTACCHI	6°	2'45''1
TARANA	39°	2'51''9
DAL MONTE	4°	2'58''4

Classe IV oltre 2000 cc.

CORNACCHIA	40°	2'22''6
MANZON	33°	2'24''2
PIOTTI	15°	2'25''2
CASTELLOTTI	29°	2'25''4
PALMIERI	7°	2'27''9
BIAGIOTTI	38°	2'35''4
ANSELMI	2°	3'02''6

lo scoraggiato Sanesi quella vittoria che
per tanti giri era parsa una certezza!

Cornacchia a tempo di record

Sinceramente lo spettacolo non è man-
cato, anche se l'inevitabile doppiarsi delle
vetture nel folle carosello non dava su-
bito la percezione delle posizioni dei
concorrenti in gara. Con ciò ci riferia-
mo ai bolidi della cilindrata superiore
che specialmente sui rettilinei lasciava-
no in tromba le altre macchine, dando
allo spettatore meno provveduto il qua-
dro di una vera babilonia.

Si partiva alla dannata con il francese
Manzon, al volante della *Lancia* 2500 G. T.
al comando, seguito dal lesto Biagiotti
sull'*Aurelia B. 20* 2500, da Cornacchia e
da Castellotti.

Piotti, su una *Ferrari* 2572, tardava a
porsi in azione e Macchi pure su una *Fer-*

rari, subito dopo l'inizio si ritirava.

Alla curva di Lesmo Cornacchia ave-
va già raggiunto Manzon, mentre Castel-
lotti superava con facilità Biagiotti.

Al primo passaggio sfrecciava in testa
al gruppo la *Ferrari* di Cornacchia, che
precedeva di una trentina di metri le
Lancia di Manzon e di Castellotti nell'or-
dine. Palmieri transitava quarto seguito
da Biagiotti e da Piotti. Anselmi, che pure
pilotava una *Lancia* 2500 G. T. doveva ar-
restarsi per noie meccaniche.

Il duello fra Manzon e Castellotti as-
sumeva a volte toni drammatici. Già al se-
condo giro il lodigiano scavalcava il fran-
cese che tuttavia non si staccava dalla
sua scia.

Un giro dopo Anselmi era ancora co-
stretto ad una forzata sosta ai boxes. Il
suo ritardo si era però fatto gravoso per
cui preferiva abbandonare.

Cornacchia intanto sfoderava puntate
velocissime mentre si staccava progres-
sivamente dalle due *Lancia* inseguite.

Alla decima tornata Cornacchia era
sempre primo con un vantaggio di 17"3
su Castellotti e di 22"7 su Manzon.

La corsa pur tirata al massimo, non
presentava situazioni di particolare inter-
esse. Gli unici spunti agonistici erano
dati dalla davvero formidabile galoppata
di Cornacchia e dalla lotta accanita tra
i già citati piloti della *Lancia*. Degli altri
soltanto Palmieri si difendeva con onore.

Al 20° passaggio Cornacchia conduce-
va con 25" su Castellotti e 31" su Man-
zon. Al 30° giro il distacco dei due dal
« leader » era salito rispettivamente a 40"
e a 45".

Scontato ormai il sicuro trionfo di Cor-
nacchia il finale riservava un inaspettato
colpo di scena. Manzon infatti, che si era
sempre mantenuto in seconda posizione
a circa 15 minuti dal termine della gara
passava al contrattacco travolgendo il
troppo provato Castellotti. Nel giro di sei
o sette giri Manzon portava poi il suo
vantaggio a circa un minuto.

Intanto però Cornacchia, che alla 40°
tornata aveva stabilito il giro più veloce
in 2'22"6/10 alla media di Km/h 158,934,
era volato verso il trionfo.

GIANCARLO MIGLIAVACCA

LE CLASSIFICHE:

Classe IV - oltre 2000 cmc.

1. Cornacchia, *Ferrari*, Km. 309,802,
media Km. 154,901; 2. Manzon, *Lancia*,
Km. 307,773; 3. Castellotti, *Lancia*, Km.
305,126; 4. Biagiotti, *Aurelia*, Km. 285,568.

Giro più veloce e assoluto: il 40° di
Cornacchia su *Ferrari*, compiuto in 2'22"
e 6/10, alla media di Km. 158,934.

Classe III - da 1101 a 2000 cmc.

1. Musitelli G., *Ferrari*, Km. 303,421, al-
la media di Km. 151,710; 2. Sanesi, *Alfa
Romeo*, Km. 303,388; 3. Leto di Priolo,
Fiat 8 V, Km. 300,157; 4. « Borasca », *Alfa
R.*, Km. 293,714; 5. Luglio, *Alfa R.*, Km.
284,848; 6. Colocci, *Lancia*, Km. 278,803;
7. Sutti, *Alfa R.*, Km. 272,226; 8. Della Be-
ffa, *Alfa R.*, Km. 267,731; 9. Tarana, *Lan-
cia*, Km. 255,108.

Classe II - da 751 a 1100 cmc.

1. Poillucci, *Fiat Zagato*, Km. 266,077,
alla media di Km. 133,038; 2. Fezzardi, *Fiat
Zagato*, Km. 263,563; 3. Zagato E., *Fiat
Zagato*, Km. 263,442; 4. Mantori A., *Cisi-
talia*, Km. 259,957; 5. Fusar Poli A., *Fiat
Zagato*, Km. 250,456; 6. Borghesi, *Fiat
1100 SGT*, Km. 238,540; 7. Martinengo,
Fiat Zagato, Km. 232,703.

Classe I - fino a 750 cmc.

1. Guarnieri, *Fiat Zagato*, Km. 253,102,
alla media di Km. 126,551; 2. Monteverdi,
D. B. 750, Km. 249,720; 3. Ronzoni, *Fiat
Zagato*, Km. 249,262; 4. Musitelli F., *Dyna
Panhard*, Km. 247,993; 5. Lippi, *Fiat Za-
gato*, Km. 244,047; 6. Guidetti, *Dyna Pa-
nhard*, Km. 232,320.