

LE CLASSIFICHE

distacco dal rivale, anche se lentamente, aumentava sempre.

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

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

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

GIANCARLO MIGLIAVACCA

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

XXIII GRAN PREMIO D'ITALIA

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

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

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

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

IV COPPA INTEREUROPA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* * *

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

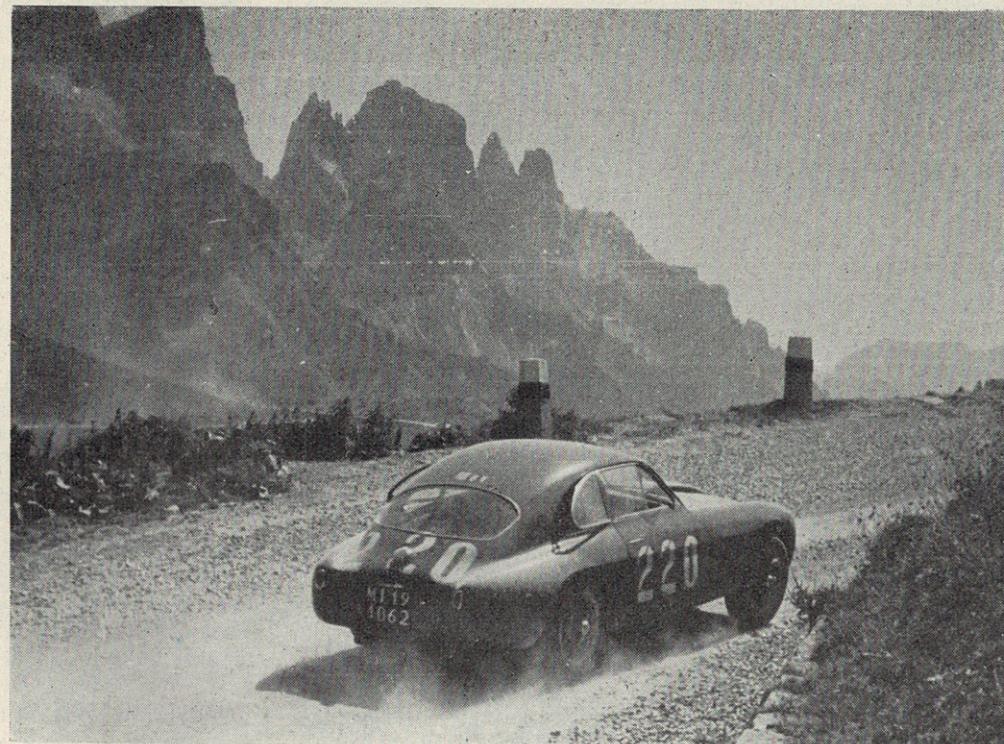
Presso **Ruvioli**

sostituite il serbatoio

liquido dei freni, con serbatoio a pressione F A R I N A - Migliorerete la frenata della Vostra FIAT.

Milano

Via Camperio, 9 - Tel. 870.959



Ovidio Capelli conduce verso la massima affermazione la FIAT 8 V, lungo le difficili strade delle Dolomiti.

Alla "VI STELLA ALPINA" vittoria assoluta della Fiat 8-V con Ovidio Capelli

Affermazioni di classe della FIAT (Castelli-De Sanctis-Bassetti) LANCIA (Quadrio) - DYNA PANHARD (Guidetti) - PORSCHE (Dalla Favera) - JAGUAR (Hertaux)

Ecco compiuta un'altra memorabile edizione della Stella Alpina.

Ottimi risultati di ogni genere su di uno schema già ampiamente provato e collaudato con fortuna. Numero notevolissimo di partecipanti sebbene minore di quanti avrebbe potuto essere se in questo scorcio di agosto non ci fossero state a ripetizione delle gare durissime di lunga distanza e tutte previste per lo stesso materiale meccanico e per gli stessi guidatori.

Comunque, nei confronti delle 58 vetture da « Turismo » partite nel

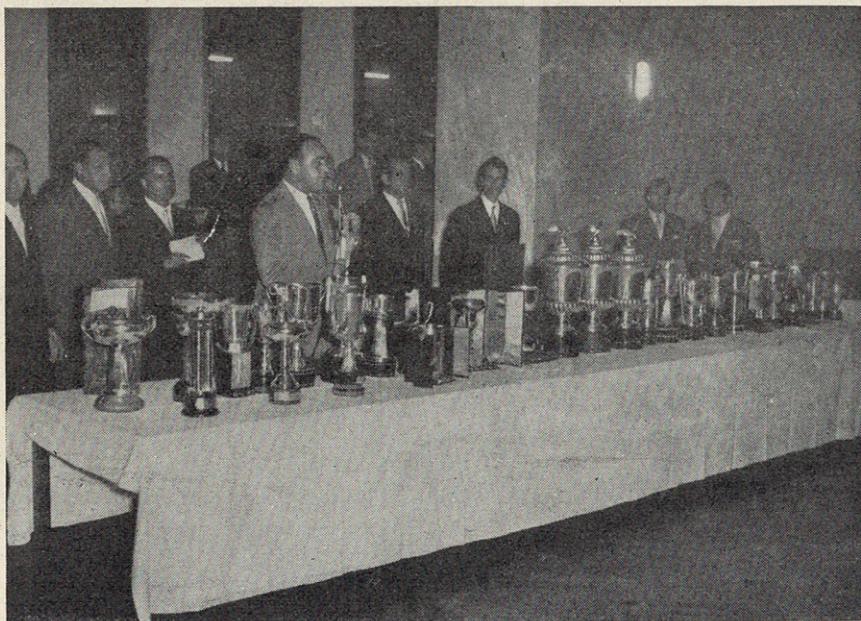
1951 e delle 34 da « Gran Turismo » dello scorso anno, questa volta i concorrenti partiti sono stati 61 nella Categoria Turismo e 34 nella Categoria Gran Turismo e questo numero, date le riserve già fatte, depone favorevolmente sulla riconosciuta consistenza di questa bella manifestazione.

Quasi trascurabile la partecipazione straniera dal lato guidatori, assai forte invece e redditizia, almeno per i colori esteri, dal lato meccanico.

Non staremo qui a ripetere i motivi già noti i quali ci legano alla « Stella Alpina » con un vincolo di

entusiastico consenso. Abbiamo più volte chiamato questa gara col nome de « la più italiana delle gare alpine » ed ancora una volta essa non ha smentito il suo carattere tipicamente agonistico e vitale.

Purtroppo, parallelamente non ha smentito di essere una delle tante competizioni « italiane » di questi ultimi tempi in cui le polemiche più accanite si intrecciano ed in cui gli strali velenosi delle insinuazioni e dei reclami si appuntano ferocemente. E' ben vero che qualche verifica preliminare di vetture è stata fatta



Signorile, come tutta l'organizzazione, anche la cerimonia della premiazione che ha concluso in modo degno la VI Stella Alpina e che ha avuto luogo negli eleganti locali del Grand Hotel Trento, sede del Comitato di gara. Dinanzi ad un pubblico scelto il Sindaco di Trento, Prof. Ducati, ha giustamente esaltato il significato di questa superba, italianissima manifestazione prima di iniziare la consegna della doviziosa raccolta di premi.

troppo superficialmente, ma è altrettanto vero che i nostri « sportivi » dell'ultima leva, dovrebbero preoccuparsi assai più di andare forte e di migliorare le loro prestazioni che di stendere avvocatesche denunce e minacciare scioperi o sanzioni.

Dal lato organizzativo, nulla da dire se non un plauso per la raggiunta perfezione di tutti i servizi. Si tratta di una macchina ormai rodada ed efficiente e tutto va a meraviglia. Dal lato regolamentare, non staremo qui a ripetere i suggerimenti che abbiamo fatto da diversi anni e che gli amici di Trento non hanno inteso applicare, forse temendo che una innovazione anche parziale potesse ledere l'efficienza organizzativa raggiunta. Quest'anno si è eliminata la sosta meridiana, si poteva anche rendere meno... blandito il parco chiuso che ha permesso come sempre delle riparazioni radicali e contrastanti collo spirito della gara, e si poteva anche pensare seriamente al settore notturno.

Ad ogni modo siamo sempre a disposizione degli amici di Trento per vedere di dare alla loro manifestazione un carattere più universale che possa anche allettare una più rappresentativa partecipazione straniera.

Dal lato tecnico diremo che una delle caratteristiche più cospicue che ha non poco collaborato a valorizzare la 6a Stella Alpina, è stata la vittoria assoluta della Fiat V. 8 che O-

vidio Capelli, con pazienza certosina e tenacia encomiabile, attraverso la sua prima stagione di corse, ha portato grado a grado ad essere una vettura oggi davvero generosa e completa, ed in tutto degna della grande affermazione raggiunta.

Il presidente della Scuderia Ambrosiana ha vinto di strettissima misura sul forte Rodenghi, ma ha vinto e questo è quello che conta di più. La Fiat è passata dal crogiuolo della Stella Alpina che non perdona, con tutte le carte in regola, dimostrando di aver raggiunto una efficienza totale in tutti i suoi organi meccanici i quali non sono stati certamente risparmiati. Le Lancia Aurelia su cui si puntavano i favori del pronostico, sono state superate dalla Fiat, d'un soffio quella del trentino Rodenghi (uno dei più forti specialisti di questa competizione) più nettamente le altre. La più spinta ha ceduto per guasto al motore. Peccato che la casa non abbia creduto di presentare le sue macchine ufficiali che avrebbero potuto certamente dare la replica alla Fiat con ben altre possibilità. Comunque gli assenti hanno sempre torto marcio e la Stella Alpina ne è stata la prova migliore.

Clamorosa serie di vittorie straniere in tutte le altre classi della Categoria « Gran Turismo » che per essere la sola internazionale, presentava logicamente il maggior interesse.

Nella classe massima, vittoria della Jaguar sorprendente per regolarità e per tenuta, mentre la prevista vittoria delle Ferrari è svanita per mancanza di preparazione, mancanza probabilmente causata dall'affollamento del calendario più sopra deprecato.

Nelle « 1500 », chiara vittoria delle Porsche che hanno ancora una volta dimostrato che in Italia non abbiamo per ora una macchina da opporre alle celeberrime vetture germaniche in questa classe. Ecco una situazione che merita un attento esame. Che le Porsche vincessero, reclami a parte, era logico e la imponente serie di successi che le snelle vetturine tedesche hanno raccolto in tutto il mondo deponeva favorevolmente per questo previsto risultato.

Altra affermazione interessante quella delle Dyna Panhard che hanno preceduto le Fiat-Zagato dimostrandosi più adatte a queste strade tortuose ed a fondo per lo più ghiaccio.

Nella Categoria Turismo nulla di interessante dal lato tecnico se non la nuova affermazione delle Lancia Aurelia che hanno superato le Alfa Romeo abbastanza nettamente. Anche qui vale il discorso fatto a proposito delle Dyna Panhard. L'Alfa Romeo è probabilmente più veloce delle Lancia ma queste ultime hanno maggiore ripresa e migliore possibilità di impiego sulle strade montane. Lotta di uomini nelle altre classi fra vetture solo teoricamente pari.

Hanno finito la durissima gara 28 vetture « Gran Turismo » e 45 da « Turismo » ossia 73, e questo numero piuttosto alto, depone assai favorevolmente sulla tenuta generale delle macchine presentatesi alla partenza.

Degli uomini, conferma di valori e risultati interessanti in alcuni casi. Il giovane Castelli ha vinto bene nella sua classe dimostrandosi in netto progresso di stile, De Sanctis ha riconfermato le sue note qualità di uomo di fondo mentre Bassetti e Del Torso nella loro classe si sono presi il lusso di precedere un forte avversario come Fambri.

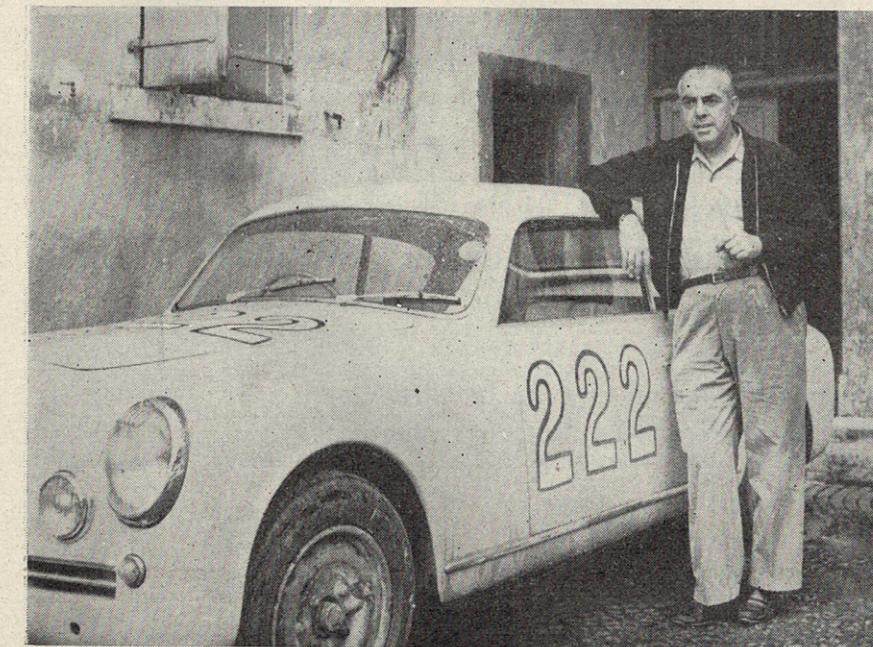
Qaudrio ha anche lui notevoli possibilità come Luglio finito assai vicino davanti ad un Croce che conosciamo come pilota di primo piano e che non si è certo risparmiato.

La lotta fra le 750 cc. Gran Turismo ha avuto motivi appassionanti e Guidetti, Giacomelli ed il vulcanico Zafferri sono stati tutti bravissimi.

Nelle 1500 cc. vittoria convincente di Mario Dalla Favera laureatosi campione italiano della sua classe dopo una serie di splendide affermazioni. Commovente la passione e la acrobatica capacità dell'austriaco Mathè che, nelle condizioni che tutti sanno, ha ottenuto dei successi sbalorditivi fra cui la vittoria assoluta al Bondone.

La lotta accanita e drammatica fra Ovidio Capelli e Fausto Rodenghi, risoltasi dopo 4 giornate di asperissima gara per soli 6 secondi a favore del duro ed ostinato milanese, ha messo in ombra la gara degli altri Lancisti fra cui si notavano dei nomi altisonanti. Ovidio Capelli, che ha avuto l'amarezza nel 1949 di perdere una Stella Alpina per 3 secondi, questa volta si è rifatto con un margine... doppio! Esigua cosa ma pur decisiva! Capelli ha corso con intelligenza sfruttando la sua preparazione, la sua esperienza ed il suo ragionamento. Rodenghi, il trentino brillantissimo, ha fatto prodigi ma non poteva fare di più ed il suo piazzamento vale una vittoria. Meteorico Alborghetti e bene gli altri tutti che tanto si sono prodigati.

Nella classe massima, Franco Cornacchia non ha potuto colmare il distacco iniziale dovuto a rottura della guarnizione della testata della sua Ferrari ed ha dovuto cedere il passo al francese Hertaux il quale ha corso



Il trentino Fausto Rodenghi è stato il più temibile avversario del vincitore assoluto e la sua classifica al secondo posto, a distanza ravvicinatissima con la Lancia Aurelia, equivale ad una vera e propria vittoria.



Ecco la elegante berlina costruita dalla Carrozzeria Zagato per la FIAT 8-V che nella prova trentina ha dato, alla guida di Ovidio Capelli, la chiara, indiscutibile dimostrazione delle sue grandi possibilità.

ottimamente con una vettura non del tutto adatta alla gara, insinuandosi anche in una posizione assoluta di tutto rispetto.

Una bellissima gara dunque, svoltasi in clima di accanita rivalità e senza incidenti di rilievo.

GIOVANNI LURANI

Le quattro giornate della fasciosa "Stella Alpina"

Si è conclusa la VI riuscitissima edizione della ormai classica gara « senza rivali » nel campo « strada alpine ». Non solo la folta schiera di trentini appassionati e quella non meno numerosa dei villeggianti, hanno segui-

to con interesse vivissimo le fasi della dura battaglia di uomini e di macchine, essendo la Stella Alpina internazionale, ma la sua fama ha varcato le frontiere ed ha interessato tutti gli sportivi d'Italia.

La strenua lotta ingaggiata fra Ovidio Capelli colla nuova Fiat 8 V e Fausto Rodenghi colla Lancia Aurelia ha formato oggetto, dall'inizio alla fine della gara, dei più discussi pronostici circa la vittoria assoluta. Non meno interesse hanno destato la gara della classe 1500 cc. G. T. dove la vittoria era contesa fra Dalla Favera, Mathè e Martinengo e quella fino a 750 cc. vinta da Guidetti colla Dyna Panhard che ha battuto per poco più di un minuto quella di Giacomelli.

Nella categoria Nazionale da Turismo di serie la lotta è stata particolarmente vivace fra Castelli e Zanetti colle 500 C e assai accanita nelle 1100 cc. dove De Sanctis ha avuto il sopravvento sui degnissimi rivali.

Fra le 1400 cc. la lotta svoltasi fra Del Torso, Fambri e Bassetti si è conclusa con la vittoria di quest'ultimo, mentre nella classe superiore il giovane esordiente Quadrio con l'Aprilia è stato imbattibile da una coalizione di esperti.

LA PRIMA GIORNATA

Nella prima giornata i concorrenti dovevano percorrere Km. 428,700. Da Trento essi dovevano salire a Cadine e, attraverso la valle del Sarca raggiungere Riva del Garda, poi Torbole,