

Vespa
125

4,5 CV, velocità 70 Km/h, consumo 2 litri per 100 Km.
Pratica ed economica - Soddisfa le esigenze di ogni
classe di utenti

L. 128.000

Vespa
150

5,5 CV, velocità 80 Km/h, consumo 2,2 litri per 100 Km
Confortevole e sicura - Adatta per il turismo a grande
raggio

L. 148.000

Vespa GS
150

8 CV, velocità 100 Km/h, consumo 3 litri per 100 Km.
Lo scooter potente e veloce preferito dagli sportivi

L. 178.000



Con ben quattordici vincitori di classe si conclude il "XIV Gran Premio Roma,, disputatosi sul circuito di Castelfusano

Indubbiamente spetta ai Dirigenti l'Automobile Club di Roma, il merito di aver messo il dito sulla piaga che ha nome « regolamenti », organizzando la quattordicesima edizione del « Gran

regolamentazione sportiva attuale, che alla fine lascia la più ampia libertà a tutti.

Si è visto ancora una volta, come ad esempio le « Alfa Giulietta » fossero 1-

l'altra, onde poter competere in questa od in quella classe a seconda del numero degli iscritti. Quindi abbiamo assistito a gare, create apposta per mettere in luce i piloti più « furbi », e non le fondamentali doti di guida di questo o quel guidatore o la potenza e resistenza di questa o quella macchina.

Oltre alle già citate « Giulietta » abbiamo visto nella categoria sport, correre delle vetture che non avevano nulla della categoria « sport », ma che erano essenzialmente delle macchine di « F. 2 », avendo la guida sistemata al centro, la quasi totale scomparsa del seggiolino per il « secondo », un impianto di illuminazione che non si poteva ritenere tale. Non vogliamo dilungarci perché il discorso ci porterebbe oltre i ristretti confini concessi per questo scritto ma ricordiamo ancora una volta, come Castelfusano abbia dimostrato ai « soloni della regolamentazione sportiva », come le gare al giorno d'oggi si svolgano in un clima di grande incertezza non soltanto nelle categorie « Turismo », « Turismo Speciale » o « Gran Turismo », ma anche nella stessa categoria « sport » dove le cose dovrebbero presentarsi ben più chiare. Si sono viste certe incongruenze che non si riescono a capire a prima vista, basti considerare le classifiche che seguono queste nostre note e si potrà vedere ad esempio, come una « Turismo Normale » — quella preparata da Gianni — abbia viaggiato alla media di Km/h. 119,262 ed una « Turismo Spe-

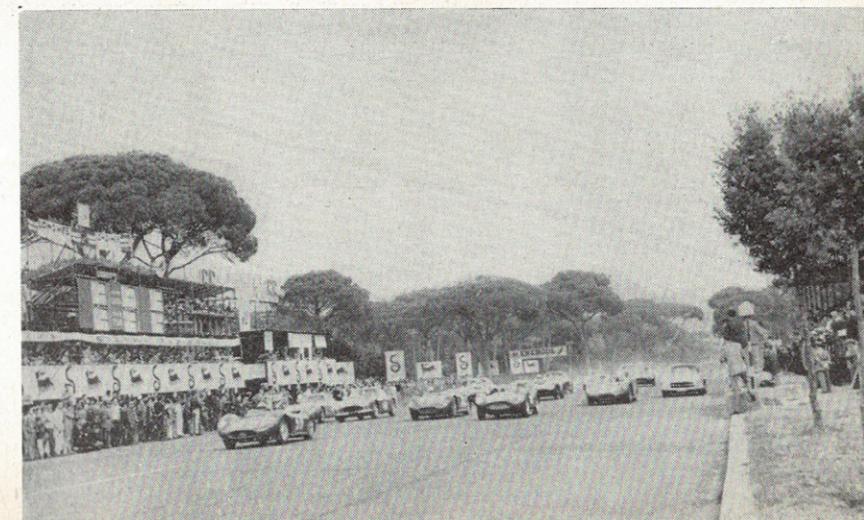


La partenza del nutrito gruppo di vetture concorrenti nelle classi 1100 e 1500 sport vinte rispettivamente da Frazer e da Musso.

Premio Roma » e radunando alla partenza tutte le forze valide del nostro automobilismo agonistico. La manifestazione che è stata chiamata « 6 ore di Castelfusano » in realtà, ha avuto invece sette ore di svolgimento, tante sono state le gare distribuite nelle due giornate del sabato 20 e della domenica 21 ed ad ogni gara, hanno preso parte vetture di diversa cilindrata, con classifiche distinte ben definite. Alla fine insomma, oltre ad un vincitore assoluto — ed anche di questo ne parleremo in seguito — si sono avuti ben quattordici vincitori di classe, la qual cosa ha creato un certo imbarazzo soprattutto tra il pubblico, che a dire il vero non è stato troppo numeroso, ed anche fra i tecnici i quali con grande difficoltà, hanno potuto seguire la lotta che si andava sviluppando in questa od in quella classe.

Le due giornate romane, hanno dimostrato, come nel nostro ambiente si « viaggi » su dei regolamenti incerti — e per il futuro le cose andranno ancora peggio — dato che le norme sono molte approssimative e sembrano create apposta per i più « furbi », per coloro che sanno approfittare delle lacune dei regolamenti per preparare le loro macchine, sfiorando il limite estremo della

scritte in ben tre classi differenti; macchine dalle caratteristiche fondamentali uguali, ma alle quali era stato aggiunto o tolto quel qualche cosa, che faceva spostare una vettura da una classe al-



Sono di scena le oltre 2000 G.T. e le 2000 sport. Jean Behrà con la Maserati è già scattato al comando del gruppo subito dopo la partenza.

«ciale» preparata da Zagato ad una media inferiore e cioè di Km/h. 105,115. Sono delle incongruenze che non si spiegano, se non leggendo e commentando i regolamenti, i quali alla fine danno la più ampia libertà di manovra ai trasformatori.

E nell'aver dimostrato tutto questo, stà il merito di Castelfusano, di questo meraviglioso circuito, snodantesi in una pineta incantevole, vanamente criticata da tendenziosi commentatori domenicali. Si è parlato, a sproposito, che l'incidente di Villorresi si sarebbe potuto evitare, se nelle curve fosse stato sistemato l'«ondulato» che a Monza è stato posto nelle curve sopraelevate. Ma facciamo qui notare che se a Monza trattandosi di un circuito fisso, permanente, quelle misure di sicurezza hanno una

in linea normale. Infatti mentre nel primo caso i piloti perdevano un certo tempo prima di avviarsi, gli altri partivano con il motore già in moto. Dato che vincitore assoluto, veniva decretato quel pilota che avesse compiuto il maggior numero di chilometri nell'ora, costo vincitore non poteva — in condizioni normali — mai sortire dalle classi che si erano schierate con il sistema di Le Mans.

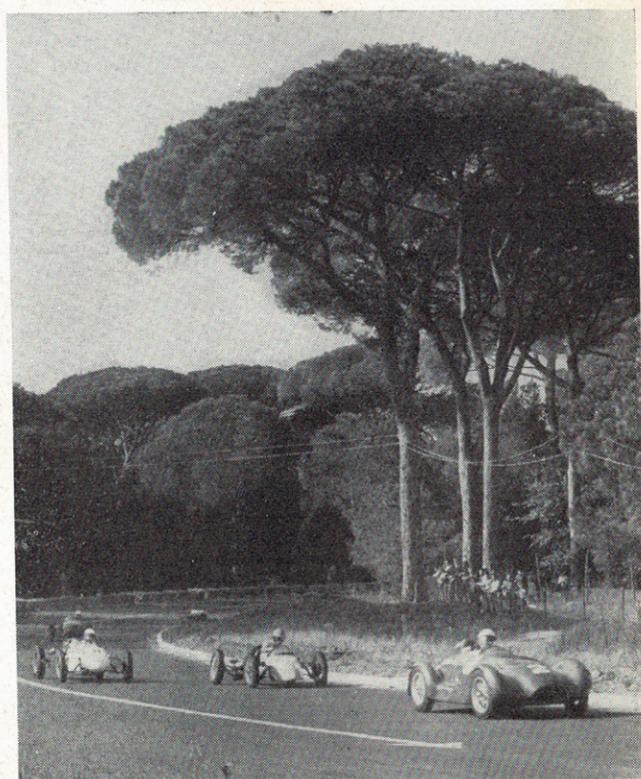
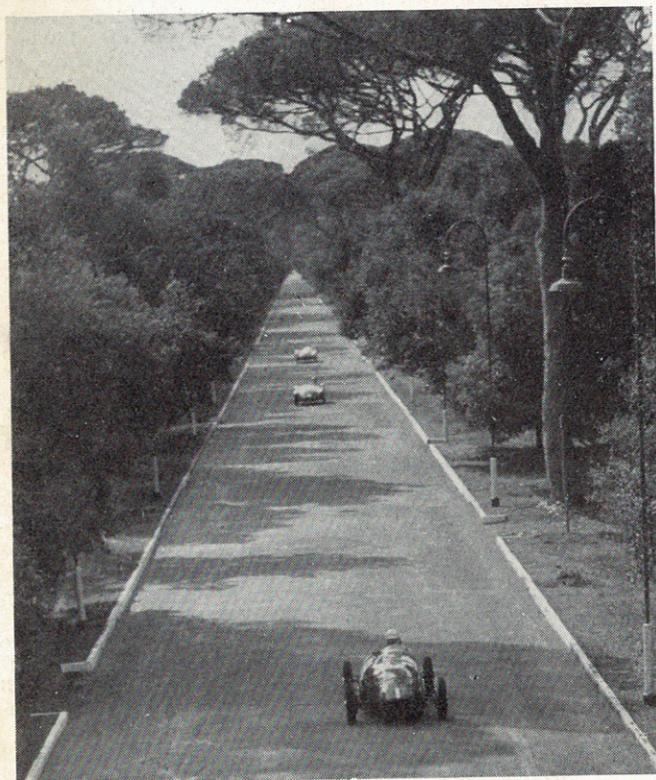
In caso di pioggia, tutti i piloti della «Gran Turismo sino a 2000 cc., della oltre due litri» e delle sport sino a 1500 e due litri, avrebbero potuto aspirare alla vittoria assoluta, dato che le potenze si sarebbero trovate sullo stesso gradino di parità, se il via fosse stato dato a tutti nello stesso modo, mentre con questa distinzione nelle partenze,

tante notti insonni. Gli è stato di valido aiuto il dott. Giulio Baravelli, al quale si è affiancato anche il dott. Francesco Mungo. Ottimo il lavoro svolto dai commissari C.S.A.I. dott. Giuseppe Bariona e dott. Francesco Siciliani, nonché di Lorenzo Caccia.

Per noi giornalisti, si è dimostrato insostituibile il dott. Ugo Trombetti, capo ufficio stampa e propaganda. Preciso e rapido il lavoro svolto dai cronometristi, tanto che dopo pochi minuti dal termine di corsa si potevano già avere le classifiche di ogni classe.

I Corsa - T.N. 750, G.T. 750 e T.S. 750 cc.

Con neppure un minuto di ritardo sull'ora fissata (14,30), viene dato il



Due incomparabili visioni del suggestivo circuito automobilistico snodantesi nella ombrosa pineta di Castelfusano.

ragione di sussistere, a Castelfusano no, perchè si tratta di un circuito provvisorio, dove soltanto una volta all'anno od ogni due anni, si svolge una competizione automobilistica; e Villorresi sarebbe uscito lo stesso, magari sfondando anche l'«ondulato» se questo vi fosse stato. Le misure di sicurezza adottate dalla organizzazione erano perfette, tanto è vero che determinati incidenti — vedi quello di Villorresi, o di Frascchetti, ecc. — che avrebbero potuto avere conseguenze notevoli per gli spettatori, sono stati innocui per questi appunto perchè i principi di sicurezza erano stati rispettati in pieno.

E prima di terminare questo nostro commento generale, desideriamo far notare, come ci sembra sia stato ingiusto far partire delle classi con il sistema Le Mans ed altre con lo schieramento

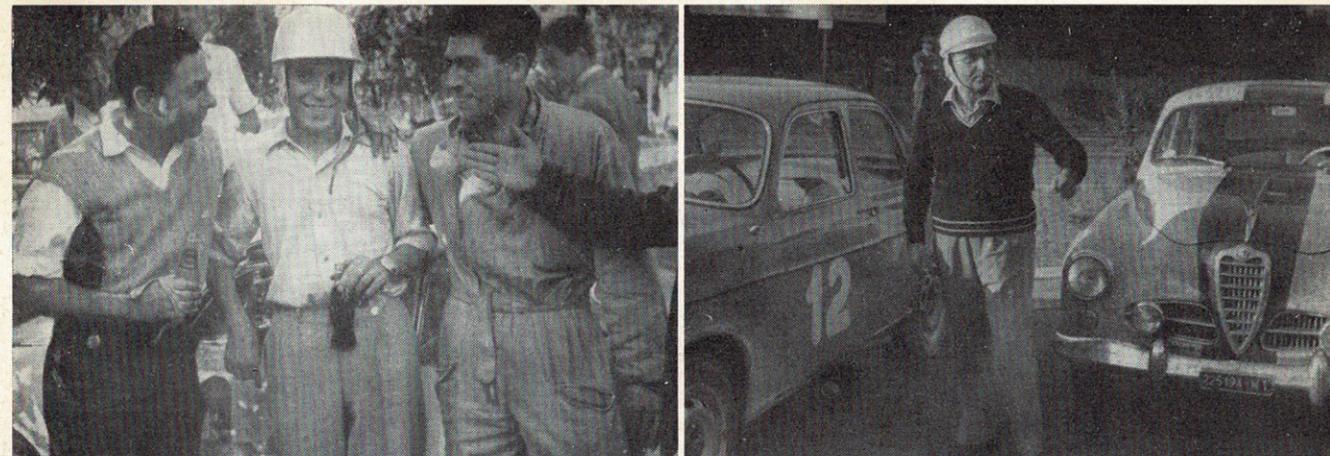
le cose sarebbero risultate ben differenti, con evidenti malcontenti da diverse parti.

L'organizzazione

La complessa organizzazione — basti pensare che le giornate di gara erano due — ha funzionato meravigliosamente bene per tutti. Corridori, Dirigenti, Giornalisti, sono stati ben serviti, per cui una lode deve essere elevata oltre che al presidente ed al vice-presidente del sodalizio romano, rispettivamente on. Alberto Canaletti Gaudenzi e dott. Ottorino Monaco, al direttore dell'A.C. dott. Carlo Pettiti sul quale è gravata tutta l'organizzazione. Il dott. Pettiti, ha diretto da par suo tutte le corse e l'applauso che gli è stato indirizzato in sede di premiazione, lo ha ripagato di

via alla prima delle due corse del sabato. Venti vetture si allineano secondo il sistema Le Mans.

I più lesti a prendere la testa sono Carini (*Fiat Zagato Abarth*), Thiele (*Fiat Abarth*) e Munaron (*Fiat Vignale*), e le posizioni non varieranno per i primi giri. Infatti al quinto passaggio è sempre in testa, con netta superiorità il giovanissimo Carini, con il tempo di 15'12"7/10, seguito ad 11" da Poltronieri, il quale era salito nelle prime posizioni. Si va facendo luce anche Bellini. Questi sono i piloti che conducono la muta, e che capeggiano la classifica della Gran Turismo. Ma non meno emozionante è il duello nella «Turismo Normale» tra l'anziano De Sanctis e Vittorio Gianni, mentre nella «Turismo Speciale» marciano solitari Costantini e Matteucci. Intanto si deve re-



Poltronieri, vincitore con la «Fiat Abarth» nella «750 G.T.» fraternizza subito dopo l'arrivo, con Enrico Carini, sfortunato protagonista e vincitore morale di questa gara. - A destra il solito Luciano Ciolfi, non poteva mancare all'appuntamento datogli dagli sportivi romani; ha vinto «more solito», dall'alto di una classe e superiorità sbalorditive la classe sino a 1300 Turismo Normale con la «Giulietta normale».

gistrare il ritiro di Thiele, che aveva dimostrato grandi possibilità, ritiro causato dalla perdita dell'asticciola di misurazione dell'olio. Ma anche per De Sanctis la sorte è in agguato: un'avaria al motore ed è il ritiro. In questa classe si fa luce allora Avventurieri che inseguono Gianni, mentre Carini è sempre il dominatore della Gran Turismo e Costantini della Turismo Speciale. Al decimo giro la media migliore per queste classi è quella di Carini: 131,473 Km/h. Il distacco tra Carini e Poltronieri va sempre più aumentando, tanto che ormai più nessuno dubita della vittoria di Carini, che al 15° giro, conduce con 12" di vantaggio su Poltronieri, 51" su Bellini, mentre Balzarini e Munaron sono rispettivamente quarto e quinto.

Anche Costantini si ferma ai box per circa 2', per rifornimento d'acqua; le sue fermate si ripeteranno in seguito.

Nulla di nuovo nei giri successivi, soltanto all'ultimo, mentre il dott. Pettiti stà per dare il segno di fine corsa, non transita Carini, bensì Poltronieri, che risulterà vincitore. Si saprà poi che il genovese è stato costretto al ritiro proprio negli ultimi cinquecento metri

per rottura di una ruota: un vero peccato, gli rimarrà la consolazione del giro più veloce.

La vittoria nella Gran Turismo va in tal modo a Poltronieri che con la sua «Zagatina» ha condotto una gara superlativa, seguito dal bravo Bellini.

Vittoria meritata quella di Vittorio Gianni con la *Fiat «600»* nella «Turismo Normale», il quale ha preceduto Avventurieri ed Angelini Rota.

Ed ecco le classifiche:

Gran Turismo 750 cc.: 1. Poltronieri (*Fiat Abarth Zagato*) Km. 131,618; 2. Bellini (*Fiat Abarth Zagato*) Km. 127,303 3. Balzarini (*Fiat Abarth Vignale*) Km. 126,889; 4. Munaron (*Fiat Abarth Vignale*) Km. 126,555; 5. Bocchio (*Fiat Abarth Zagato*) Km. 117,071.

Turismo Speciale classe 750: 1. Costantini (*Fiat Zagato*) Km. 105,115; 2. Matteucci (*Fiat 600*) Km. 96,678.

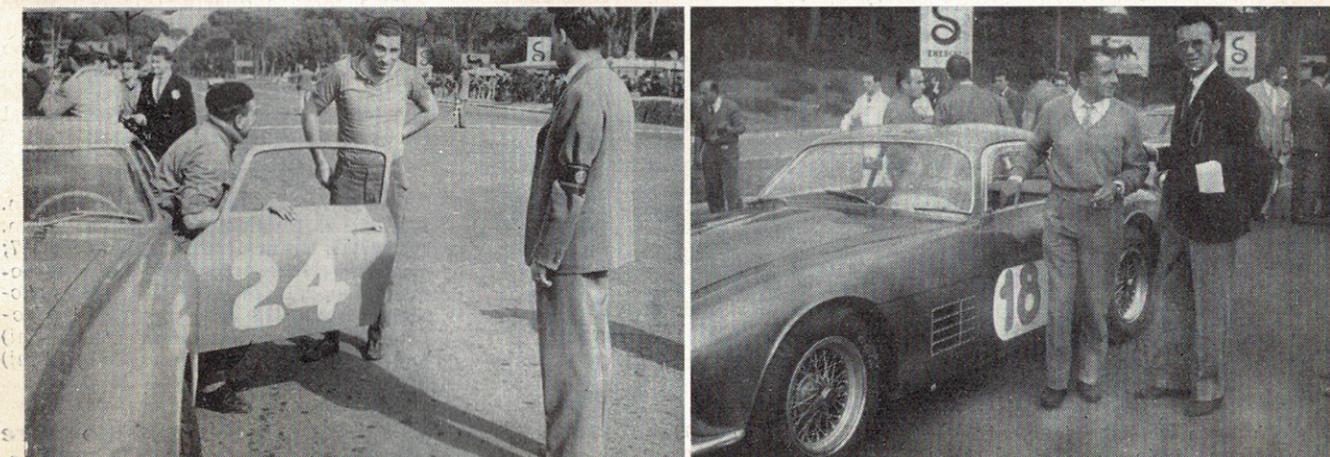
Turismo Normale 750: 1. Vittorio Gianni (*Fiat 600*) Km. 119,262; 2. Avventurieri (*Fiat 600*) Km. 116,017; 3. Angelini Rota (*Dyna Panhard*) Km. 115,338; 4. De Rossi (*Fiat 600*) Km. 115,309; 5. Colonna (*Fiat 600*) Km.

114,161; 6. Riseti (*Fiat 600*) Km. 111,742; 7. Bricchetti (*Dyna Panhard*) Km. 108,311.

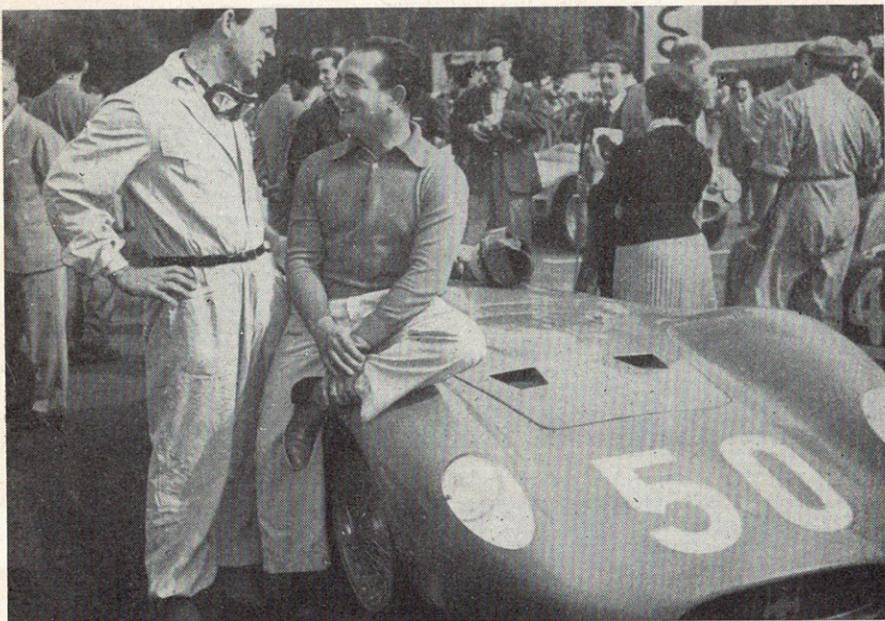
2ª Corsa - Turismo normale classe 1300 e Turismo normale oltre 1300 cc.

Agli ordini del dott. Mario de Cesare, presidente della Commissione Sportiva dell'Automobile Club di Roma, prendono il via in queste due classi: sei *Fiat 1100* e 2 *Alfa Giulietta* nella «sino a 1300 T.N.» e 10 *Alfa 1900* nella «oltre». Nella prima classe la netta supremazia di Luciano Ciolfi, come era nelle previsioni, ha reso monotona la corsa. Partito in testa, il forte romano, ha incominciato a distanziare progressivamente tutti i suoi avversari, tanto da terminare la corsa con un vantaggio di oltre otto chilometri sul secondo, che sarà Superti pure lui su «Alfa Giulietta».

Molto più combattuta e con finale giallo, la seconda classe. Al via si distanziano dagli altri Morolli, «Pegaso» e Feroldi, mentre per rotture varie sono quasi subito costretti al ritiro Giuseppe Musso e Cestelli Guidi.



Alfonso De Portago su «Ferrari 250 G.T.» vincitore dalla oltre due litri Gran turismo. - A destra Camillo Luglio su «Ferrari 250 G.T.», che sul circuito di Castelfusano si è laureato campione italiano per la sua classe. Assieme a lui Elio Zagato.



I due simpatici piloti della Maserati Jean Behrà (seduto) e Harry Schell conversano amabilmente prima della gara che si concluderà con la vittoria assoluta del primo.

Al quarto giro, Feroldi De Rosa, attacca gli avversari e li distacca di qualche secondo. La media tende ad aumentare, siamo già sui 139 Km/h., che al 10° giro aumenterà a 142,205 Km/h. A pochi metri da Feroldi vi è « Pegaso » indi Morolli, che in seguito accortosi che la macchina di Pegaso non va più come prima, accelera gradatamente la sua andatura. Il distacco tra Morolli e « Pegaso » diminuisce a vista d'occhio ed al 17° giro Morolli passa l'avversario.

Le posizioni sembrano stabilirsi, ma nell'ultimo giro, altro colpo di scena, non transita Feroldi. Il bolognese Morolli sarà il vincitore, mentre Feroldi, fermo a poche centinaia di metri dall'arrivo stà spegnendo un principio di incendio sulla sua vettura.

Morolli ha condotto una tattica di gara intelligente, ma una lode deve essere anche tributata a Feroldi ed a « Pegaso » che sarà secondo. Ed ecco le classifiche:

GRUPPO TURISMO NORMALE

Classe fino a 1300 cc.: 1. Ciolfi (Alfa Giulietta) Km. 136,612; 2. Superti (Alfa Giulietta) Km. 128,003; 3. Santucci (Fiat TV) Km. 127,860; 4. Colantonio (Fiat TV) Km. 114,860; 5. Costa (Fiat 1100-103) Km. 107,742.

Classe oltre 1300 cc.: 1. Morolli (Alfa 1900) Km. 142,472; 2. « Pegaso » (Alfa 1900) Km. 142,069; 3. Leto di Priolo (Alfa 1900) Km. 140,477; 4. Pandolfo (Alfa 1900) Km. 140,412.

3ª Corsa - Gran Turismo 1300, Turismo Speciale 1300, Gran Turismo 2000

La più bella dimostrazione, di come in Italia non vi sia una crisi di piloti, ma soltanto una « crisi di ricerca dei piloti » l'ha data Orlindo Morolli, un giovanissimo del nostro ambiente, il quale

dopo aver vinto la gara del sabato con l'Alfa 1900, si è preso il lusso di bisarcare questo successo nella « G.T. 2.000 », vincendo con netta superiorità e dimostrando di essere già maturo per passare alle massime classi della sport. Si tratta di un giovane che addizionalmente alle Case, perchè oltre ad una non comune abilità di guida, senso di misura, dimostra una esperienza veramente notevole. Un'ottima prova ha fornito in questa gara anche la Maserati A 6 G di Morolli, la quale ha baldanzosamente tenuto a bada due Fiat 8V che sono finite al secondo e terzo posto.

Bonnier è stato il dominatore — dopo il prematuro ritiro della Giulietta-Zagato di Massimo Leto di Priolo per noie di lubrificazione — della sino a 1.300: si tratta di un pilota che farà parlare ancora di se. Bene si è comportata come al solito la sua Alfa Sprint veloce. Cavallini ha vinto nella « Turismo Speciale ». Ma ecco le fasi della corsa.

Subito in testa la Maserati di Tedeschi, seguita da quella di Morolli, mentre Bonnier controlla la situazione nella classe inferiore. Tedeschi riuscirà a resistere in prima posizione sino a metà gara, tanto che la sua media al decimo giro è di Km/h. 152,144. Ma a tre secondi incalza Morolli, che al quindicesimo giro, rotti gli indugi, balza in testa con tre secondi di vantaggio. Tedeschi, preso dall'orgasmo uscirà di strada, senza conseguenze e Morolli sarà primo. Bonnier vincerà la sua classe con netta superiorità alla media di Km/h. 146,729. Le classifiche:

GRAN TURISMO

Classe fino a 2.000 cc.: 1. Morolli (Maserati) Km. 153,521; 2. Scarfiotti (Fiat 8V) Km. 152,971; 3. Leto di Priolo (Fiat 8V Zagato) Km. 152,886; 4. Ribaldi (Maserati) Km. 152,566.

Classe fino a 1.300 cc.: 1. Bonnier, Km. 146,729; 2. Molteni, Km. 146,426; 3. Buzzetti, Km. 144,532; 4. Milanese, Km. 144,117; 5. Ligabue, Km. 140,632; 6. Lodovici, Km. 138,803, tutti su Alfa Romeo SV.

TURISMO SPECIALE

Classe 1.300 cc.: 1. Cavallini (Alfa SV) Km. 141,294; 2. Nataloni (Lancia Appia) Km. 138,735 (l. delle 1100 cc.).

4ª Corsa - Categoria corsa, classe 750 cc.

Schieramento in forze di tutta l'industria europea delle minime cilindrate di « F. 3 ». In cifre lo schieramento è il seguente: 5 Stanguellini, 6 Cooper, 1 Cooper-Norton, 4 Gaur, 1 Lowens, 1 Faranda, 3 Moretti, 1 Panhard.

Gran favorite d'obbligo le Cooper, ma una sorpresa può venire da Taraschi, che si sa al volante di una nuova macchina a carenatura aerodinamica totale. I migliori tempi nelle prove, sono stati fatti segnare da Colin (Cooper) Taraschi (Gaur), Pirocchi (Stanguellini), Saccani (Stanguellini).

Al via partono come razzi, Colin Davis — figlio del noto automobilista inglese vincitore anche a Le Mans — e Taraschi ed il loro vantaggio aumenta, via, via che la gara si sviluppa. Dietro a loro inseguono Leonardi, Pirocchi, Saccani e Frascchetti.

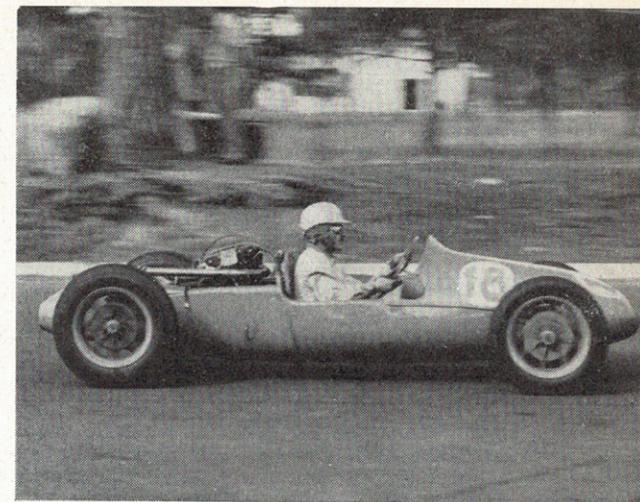
Al quinto giro, rompendo ogni indugio, Taraschi passa in testa e transita davanti ai cronometristi con 2" di vantaggio su Davis, mentre a 20" da Taraschi segue Leonardi. Intanto si ritirano Cecchini, Frascchetti e Tucillo. La media al 10. giro di Taraschi che conduce sempre in testa è di 152,641 Km/h. ed il suo vantaggio sull'inglese è sempre costante (2"). Si ritirano Leonardi e Saccani, per guasti vari. La gara sembra debba concludersi favorevolmente anche per l'italiano, che al 15. passaggio è sempre in testa con vantaggio immutato. Ma al 19. colpo di scena decisivo: Taraschi non transita (si saprà poi: guasto alla frizione) e la via è libera per la vittoria finale per Colin Davis, mentre Pirocchi su Stanguellini sarà secondo e le Moretti di Branca e Azario, terze e quarte. Una ben triste morale per noi italiani: le vetture inglesi del valore di circa mezzo milione di lire italiane, riescono con grande facilità a battere le nostre, che valgono ben otto volte di più. E sulle Cooper si formano i migliori piloti inglesi.

CATEGORIA CORSA

Classe 750 cc.: 1. Colin (Cooper) Km. 152,756; 2. Pirocchi (Stanguellini) Km. 143,827; 3. Branca (Moretti) Km. 142,317; 4. Azario (Moretti) Km. 134,782; 5. Wroomen (Cooper) Km. 133,348; 6. Loens (Loweno) Km. 132,018; 7. Latchford (Cooper) Km. 129,308; 8. Valenti (Pasqualini) Km. 124,676; 9. Di Napi (Stanguellini) Km. 122,638.

5ª Corsa - Gran Turismo oltre 2000 cc. e Sport sino a 2000 cc.

Questa gara è la più attesa, perchè da questa, secondo le previsioni — che



verranno rispettate — dovrà sortire il vincitore assoluto. In questa classe si è avuto il grave incidente al popolare Gigi Villoresi, incidente che la stampa quotidiana politica e sportiva ha raccontato nei minimi particolari. Nessuna colpa è stata riscontrata nel comportamento di questo o quel concorrente e noi ci adeguiamo ai risultati di questa sommaria inchiesta. E' stata la gara di Jean Behra, il quale ha vinto in modo superlativo. L'unico che lo avrebbe potuto importunare era Villoresi, ma la sorte era in agguato per il popolare « Gigi ». Behra ha terminato la gara con una macchina in non perfette condizioni, e forse a ben altro risultato avremmo assistito se Villoresi avesse potuto continuare il suo formidabile inseguimento. De Portago ha vinto con la Ferrari « 250 G.T. » nella « Gran Turismo »: si tratta di un pilota pienamente affiatato con la macchina di Maranello, dalla quale sa trarre il meglio in regimi di piena sicurezza; ed è forse questa una delle doti che formano il « campione ».

Lo schieramento nella Gran Turismo è il seguente: 5 Ferrari « 250 G.T. », 4 Mercedes « 300 SL » e due Lancia « 2500 G.T. ». Nella « Sport » 13 Maserati, contro tre Ferrari private. In prima fila, avendo realizzato i tempi migliori: Villoresi (Maserati), Behra (Maserati), Shell (Maserati), Bellucci (Maserati). Il più lesto a partire è Behra, ma dietro a lui si accoda subito Scarlatti, indi Bellucci e gli altri. Una brutta partenza ha Villoresi, il quale però si lancia subito all'inseguimento, tanto che con una progressione meravigliosa al terzo giro era quarto, al terzo settimo, e secondo al decimo. Anche Frère si faceva notare, mentre le Ferrari di De Portago e Luglio, conducevano in testa la loro classe, avvantaggiate e di molto, rispetto alle Mercedes « 300 SL ».

I primi dieci giri sono compiuti da Behra in 23'12"3/10, alla media di Km. 171,104. Villoresi come abbiamo già detto è secondo a 27" e Shell terzo a 28". Villoresi intanto continua la sua poderosa azione ed il distacco diminuisce: al 15. giro è meno di 18", ma due giri appresso il grave incidente. Behra

Un passaggio di Luigi Musso tornato alla vittoria con la Osca 1500. - Sopra a destra David Colin impostosi con la Cooper nella minore classe delle vetture sport. - A destra il gran trionfatore della manifestazione romana; Jean Behrà con la Maserati 2000 cc.



Il sindaco di Roma On. Tupini premia e complimenta Luigi Musso vincitore della classe 1500 sport con la Osca.

continuerà la sua marcia, controllando a distanza Schell che tenta il tutto per tutto pur di avvicinarsi al francese, mentre Frère conquisterà la terza posizione. La media generale di Behra sarà di 166,030 Km/h., mentre quella di De Portago vincitore davanti a Luglio della «Gran Turismo» di 156,683 Km/h. Nelle due classi ottime prove sono state quelle condotte da Schell, Frère, Starabba, Luglio e Musso.

CLASSIFICA FINALE

Categoria sport classe 2000 cc.: 1. Behra (Maserati) Km. 166,030; 2. Schell (Maserati) Km. 164,938; 3. Frère (Ferrari) Km. 161,483; 4. Starabba (Ferrari TR) Km. 156,231; 5. Cortese (Ferrari TR) Km. 156,071; 6. Bonnier (Maserati) Km. 155,342; 7. Lopez (Maserati) Km. 147 e 244; 8. Munaron (Ferrari TR) Km. 142,404.

Gran Turismo - Classe oltre 2000 cc.: 1. De Portago (Ferrari) Km. 156,683; 2. Luglio (Ferrari) Km. 154,934; 3. G. Musso (Mercedes) Km. 147,156.

6ª Corsa - Categoria sport, Classe 750 cc.

La sesta corsa della giornata, quella riservata ad un'unica classe, la 750 Sport, vede schierate al via: 6 Stanguellini, 5 Giau, 3 Moretti, 3 Osca 1 Faranda, 2 Bandini, 1 Dyna Panhard, 2 E.F.A.C., 1 D.B., 1 Giannini-Patriarca ed 1 Abarth. In prima fila, avendo fatto segnare i migliori tempi durante le prove: Lippi (Stanguellini), Tinazzo (Giau), Cabianca (Osca), Fraschetti (Stanguellini), mentre in seconda sono Zannini e Cecchini su Stanguellini. E' stata una gara senza storia, tanta è stata la superiorità dimostrata da Cabianca, che passato in testa al primo giro ha aumentato man mano la sua distanza dagli avversari, giungendo alla fine primo con ben 4 Km. di vantaggio sul secondo Tinazzo. Cabianca con questa gara, ha dimostrato che sta facendosi le ossa anche sui circuiti, dove in seguito potrà ben figurare e lottare ad armi pari con gli avversari dotati di maggior esperienza specifica.

Se la vittoria di Cabianca non ha lasciato dubbi, incerta la conquista del secondo posto, disputato accanitamente tra Lippi, Tinazzo, Fraschetti e Branca. Il primo a cedere è stato Fraschetti uscito di strada, poi è stata la volta di Lippi, cosicché nel rovente finale si sono presentati Tinazzo e Branca. Ha vinto il primo con circa 1" di vantaggio: un'inezia come si vede, che ci fa porre ambedue i piloti sullo stesso gradino nella scala dei valori. Anche Cappelli ha bene impressionato e nel finale è riuscito a battere Lippi, classificandosi quarto.

Le classifiche:

Categoria sport classe 750: 1. Cabianca (Osca) Km. 149,258; 2. Tinazzo (Giau) Km. 145,327; 3. Branca (Moretti) Km. 145,264; 4. Cappelli (Osca) Km. 144,957; 5. Lippi (Stanguellini) Km. 144,907; 6. Laureati (Osca) Km. 134,075; 7. Cecchini (Stanguellini) Km. 132,023; 8. Brachetti (Giau) Km. 131,695; 9. Bandini (Bandini) Km. 131,466;

10. Garavini (Bandini) Km. 130,703; 11. Souiry (Efac) Km. 119,985.

7ª Corsa - 1100 sport e 1500 sport

Raccolte in un unico gruppo, nella 7. corsa le vetture di 1100 e 1500 cc. Sport. In totale 30 vetture così suddivise per classe e per marca: nella 1100 cc., 10 Osca, una Ermini, 5 Stanguellini, 2 Lotus; nella 1500 cc.: 2 Cooper, 3 Osca, una Ermini, una Lotus-Maserati, 4 Maserati, una Lotus.

Favoriti d'obbligo tra le 1500, gli alfiери della Osca Eugenio Castellotti e Luigi Musso, mentre tra le 1100, i migliori tempi nelle prove sono stati fatti segnare dalle Cooper. Però anche nella 1500 cc., la Cooper di Roy Salvadori, aveva fatto vedere grandi cose durante le prove. Ed al via è proprio la macchina di Salvadori che s'involta, inseguita dapprincipio vanamente dalle vetture italiane, le quali sono precedute anche dalla Cooper di Leston. Nella classe 1100, le Lotus di Frazer e di Piper, conducono indisturbate con una netta supremazia sulle Osca di Morolli e di e di Rossi. Al quarto giro primo colpo di scena: non passa Salvadori, costretto al ritiro per un guasto all'impianto elettrico. Passa allora a condurre Leston, ma per ben poco, perchè al quinto passaggio, Luigi Musso e Castellotti, dando fondo a tutte le loro forze, transitano nell'ordine davanti alle tribune, precedendo la coalizione avversaria. La me-

dia di Musso, al quinto passaggio è di 162,690 Km/h. Nelle posizioni di centro, intanto si va facendo luce Cabianca, che schieratosi con la vettura di Piotti, riesce a recuperare il terreno perduto in partenza.

Flockart, accelera la propria andatura e riesce a superare Leston, ma questo suo successo è di ben breve durata che, al nono giro è costretto a fermarsi ai box per disturbi alla circolazione dell'acqua per circa due minuti primi.

Al quindicesimo giro, le posizioni nelle due classi sono le seguenti: nella 1500 in testa Musso con il tempo di 36'20" media Km/h, 163,907, al secondo posto Castellotti a 4", a 24" la Lotus-Maserati di Brian, indi Cabianca e Bonnier su Maserati. Nella classe 1100 cc. in testa le due Lotus di Frazer e di Piper, la prima delle quali ha compiuto i primi 15 giri nel tempo di 38'11"9/10 alla media di Km/h. 155,904. Dopo le due Lotus nella 1100 cc., le Osca di Morolli, Rossi, Bernabei e Tuzi.

La gara continua senza sussulti, mentre al comando si alternano Musso e Castellotti. Ma al 56' di corsa, l'ultimo colpo di scena delle due roventi giornate romane: Eugenio Castellotti non transita. Giungerà poco dopo a piedi e si conoscerà il motivo del suo ritiro: rottura di un semiasse. Vittoria quindi nella 1500 cc. a Luigi Musso che percorre nell'ora Km. 164,203. Secondo è Brian su Lotus, indi Cabianca sull'altra Osca e Bonnier su Maserati.

La vittoria nella 1100 cc. è stata appannaggio della Lotus di Frazer, che ha preceduto l'altra Lotus di Piper, l'Osca di Rossi e la Cooper di Owen. Come si vede, mentre tra le litro e mezzo le vetture italiane hanno dimostrato una netta supremazia, nelle 1100, l'industria italiana risultava battuta. Ad ogni modo per queste classi, vale quanto detto all'inizio e cioè si ha a che fare con vetture che non rispondono al codice sportivo internazionale per la categoria sport.

Le classifiche:

Categoria Sport fino a 1500 cc.: 1. Luigi Musso (Osca) Km. 164,203; 2. Brian (Lotus) Km. 162,124; 3. Cabianca (Osca) Km. 161,728; 4. Bonnier (Maserati) Km. 155 e 689.

Classe fino a 1100 cc.: 1. Frazer (Lotus) Km. 156,024; 2. Piper (Lotus) Km. 152,306; 3. Rossi (Osca) Km. 149,174; 4. Owen (Cooper) Km. 148,686; 5. Bernabei (Osca) Km. 146,724; 6. De Roberto (Osca) Km. 144,228; 7. Gramagna (Osca) Km. 141,989; 8. Peduzzi (Stanguellini) Km. 137,982; 9. Bini (Osca) Km. 137,741; 10. Falli (Osca) Km. 132,277.

Simpaticissima la premiazione, effettuata sul campo, subito dopo la disputa dell'ultima gara della giornata, presenti tutte le Autorità della Capitale. Un esempio che dovrebbe essere seguito da altre organizzazioni, che effettuano la premiazione parecchie ore dopo il termine delle loro corse, quando già una gran parte dei piloti hanno fatto ritorno alle loro case.

Testo e foto di **GIANNI MARIN**

Il Calendario Internazionale

Prove di velocità

GENNAIO

- 12, Nuova Zelanda: G.P. della Nuova Zelanda (C.S.).
- 13, Argentina: G.P. della Repubblica Argentina (I).
- 20, Argentina: Mille Chilometri di Buenos Aires (S).
- 26, Nuova Zelanda: Lady Wigram Trophy Race (C. S.).

FEBBRAIO

- 2, Nuova Zelanda: Gare a Dunedin (C).
- 9-10, Australia: Gare a Fishermen's Bend (C.S.).
- 16, Nuova Zelanda: Gare a Invercaziel (C).
- 24, Cuba: G.P. di Cuba (S).

MARZO

- 2-4, Australia: G. P. d'Australia.
- 10, Francia: G.P. di Dakar.
- 23-24, Stati Uniti: 12 Ore di Sebring (S).

APRILE

- 7, Italia: G.P. di Siracusa (I, 2).
- 13, Gran Bretagna: Gara ad Aintree (I, 2, 3, S).
- 14, Italia: Giro di Sicilia (S, T).
- 22, Francia: G.P. di Pau (I).
- 22, Gran Bretagna: Gara a Goodwood (I, 2, 3, S).
- 22, Australia: Gare a Bathurst (C, S).
- 28, Italia: G. P. di Napoli (I, S).

MAGGIO

- 4, Gran Bretagna: Gara a Silvestrone (I, 2, S).
- 5, Francia: Mille Chilometri di Parigi (S).
- 12, Italia: Mille Miglia (S, T).
- 19, Monaco: G. P. di Monaco (I).
- 25, Germania: Mille Chilometri del Nürburgring (S, T).
- 30, Stati Uniti: 500 Miglia di Indianapolis (C).

GIUGNO

- 2, Belgio: G. P. del Belgio (I o S).
- 9, Italia: Targa Florio (S).
- 9, Portogallo: G. P. del Portogallo (S).
- 16, Olanda: G. P. dei Paesi Bassi (I).
- 22-23, Francia: 24 Ore di Le Mans (S).
- 30, Francia: G. P. di Cadours (I, C).
- 30, Francia: Corsa in salita del Mont Ventoux (I, 2, 3, C, S, T).
- 30, Italia: Mille Chilometri di Monza (C, S).

LUGLIO

- 7, Francia: G. P. dell'A.C. F. (I).
- 13, Francia: 12 Ore di Reims (S).
- 14, Francia: G. P. di Reims (I).
- 20, Gran Bretagna: G. P. di Gran Bretagna (Rac) (I).

- 21, Italia: Gara in salita Susa-Moncenisio (S, T).
- 28, Francia: G. P. di Caen (I, C, S, T).
- 28, Italia: G. P. di Bari (I, 2, S).
- 28, Germania: Gara in salita a Friburgo (S, T).

AGOSTO

- 4, Germania: G. P. di Germania (C, S, T).
- 11, Svezia: G. P. di Svezia (S, T).
- 15, Austria: G. P. della Montagna.
- 18, Francia: G. P. Sables d'Olonne (2, S, T).
- 18, Italia: G. P. di Pescara (I, 2, 3).
- 24, Gran Bretagna: Gara di velocità (I, 2, C, S).
- 25, Svizzera: G. P. della Montagna.

SETTEMBRE

- 1, Germania: G. P. di Berlino (Avus) (2, S, T).
- 1, Grecia: Gara in salita del Monte Paronaso.
- 8, Italia: G. P. d'Italia (I) e Coppa Inter-Europa.
- 14, Gran Bretagna: Tourist Trophy Race (S).
- 14, Gran Bretagna: Gara a Oulton Park (I, 2, 3, S).
- 29, Francia: G. P. d'Albi (I, 2, S).
- 29, Italia: Gara a Monza (C, S).

OTTOBRE

- 6, Francia: Coppa del Salone (S, T).
- 6, Australia: Gare a Bathurst (C).
- 13, Italia: G. P. di Roma (2) e Premio d'Apertura.
- 27, Francia: G. P. del Marocco (I).

NOVEMBRE

- 3, Venezuela: G. P. del Venezuela (S).
- 17, Brasile: G. P. di Rio de Janeiro (Gavea) (S).
- 24, Australia: Gare ad Albert Park (C).

DICEMBRE

- 1, Brasile: G. P. di San Paolo (Interlagos) (S).
- 1, Australia: Gare ad Albert Park (C).
- 3-8, Gran Bretagna: settimana automobilistica delle isole Bahamas.



Turismo

GENNAIO

- 22-29, Monaco: Rallye di Montecarlo.

FEBBRAIO

- 8-10, Francia: VII Rallye Routes du Nord.

- 14.17, Germania: Rallye di Garmisch Partenkirchen.
- 24-28, Italia: Rallye del Sestriere.

MARZO

- 5-9, Gran Bretagna: Rallye del R.A.C.
- 21-24, Francia: Rallye di Lyon-Charbonnières.
- 29-31, Germania: Rallye Thifels.

APRILE

- 6.7, Belgio: Rallye delle 12 Ore d'Hury.
- 11-14, Italia: Rallye femminile «Perla di Sanremo».
- 12.13, Olanda: Rallye Radio.
- 19-23, Gran Bretagna: Circuito d'Irlanda.
- 24-28, Grecia: Rallye Acropoli.

MAGGIO

- 4-5, Germania: Rallye di Baviera.
- 5-11, Olanda: Rallye dei Tulipani.
- 14.16, Francia: Rallye del Sole di Cannes.
- 24-26, Francia: X Rallye del Monte Bianco.
- 30 maggio-2 giugno, Germania: Rallye Nürburgring-Wiesbaden.

GIUGNO

- 11-16, Svezia: Rallye del Sole di Mezzanotte.
- 14-16, Germania: Rallye torneo automobilistico di Bad-Hombourg.
- 14-16, Austria: Rallye Austriaco delle Alpi.
- 15-16, Italia: Rallye del Lido di Venezia.
- 20-23, Svizzera: Rallye di Ginevra.
- 26.29, Italia: Rallye della Stampa Lido di Jesolo.

LUGLIO

- 5-12, Francia: Coupe des Alpes.
- 24.28, Jugoslavia: Rallye Adriatico.

AGOSTO

- 22-25, Italia: Stella Alpina.
- 28 agosto-1 settembre, Belgio: Liegi-Roma-Liegi.

SETTEMBRE

- 16-22, Francia: VI Giro di Francia.
- 20-24, Norvegia: Rallye Viking.
- 26-27, Andorra: Rallye Andorra-Monaco-Andorra.

OTTOBRE

- 3-6, Spagna: Rallye Iberico.

NOVEMBRE

- 8-10, Francia: Rallye del Marocco.
- 9.10, Belgio: Giro del Belgio.
- 23-24, Francia: Giro di Corsica.

ACCESSORI TUTTI

Compressore per 600
Antifurti Bloster per: 103 - 1400 - 1900 - Alfa Giulietta - Con deviatore frecce e luce per 600 e multipla.

Auto radio Aster e Philips
 Applicazioni e assistenza in luogo

ELETTRODOMESTICI

Frigidaire, scaldabagni, asciugabiancheria ecc.

R. RUVIOLI

Via Camperio 9 - MILANO - Telefono 870.959

SI CERCANO

annate complete di "Auto Italiana,, dal 1921 al 1927.

Scrivere a:

RESTELLI
Viale Abruzzi n. 38
Milano