IL TROFEO TURISTICO DI ROMA

Il 27 aprile u.s. ha avuto luogo con vivo successo, il Trofeo Turistico di Roma. Ecco la classifica generale: 1. Ivella-Ivella, Fiat 1100, penalità 0; 2. Monaco-Galtecchi, Fiat 1400, pen. 1; 3. Pignatelli-Borra, Fiat 500, pen. 1; 4. Zonchello-Cinelli, Fiat 500, pen. 3; 4. Pasquini-Rivetta, Alfa 1900, pen. 3; 4. Guccione-Scognamiglio, Aprilia, pen. 3; 7. Theilung-Theilung, Fiat 500, pen. 4; 7. Sonnino-Sonnino-Petricione, Fiat 500, pen. 4; 7. Castelli-Tolfi-Castelli, O.Marta, Alfa 1900, pen. 4; Silvestro-Oliveroni, Fiat 500, pen. 4; 7. Nocetti-Pagani, Fiat 1100, pen. 4; Moscato-Tessere, Fiat 1100, pen. 4; 7. Gambardella-Bassetti, Fiat 1400, pen. 4; 14. Superti-Rossi Adriana, Fiat 500, pen. 5; 14. Fantonetti-Antoniolina Gemma, Fiat 1100, pen. 5; 16. Rinaldi-Olivero, Fiat 500, pen. 6; 17. Pignatelli-Pignatelli, Fiat 500, pen. 9; 18. Dell'Aquila-Ferrari, Fiat 500, pen. 21. Bauer-Bugar II-Bugar II, Ardea, pen. 11; 21. Spadavecchio - Morpurgo, Fiat 1100, pen. 11; 21. Romeo Jacomoso, Alfa 1900, pen. 12; 24. Sanucci-De Rossi, Fiat 500, pen. 12; 24. Matteoni-Matteoni, Fiat 1400, pen. 12; 26. Pelicelli-Stefanini, Fiat 1100, pen. 14; 27. Versari-Versari Maria, Fiat 500, pen. 16; 27. Pozzi-Cresci, Aprilia, pen. 16; 27. Pentimalli-Scarfone, Ardea, pen. 16; 27. Andreucci-Sordini, Fiat 500, pen. 16; 27. Ricci-Geruli, Ardea, pen. 16; 27. Cionca-Vassallo, Fiat 500, pen. 16; 33. Farro-Giulio, Fiat 1100, pen. 17; 34. Calcioli-Spinelloso, Fiat 500, pen. 18; 35. Romanelli-Avanzii, Fiat 1100, pen. 20; 35. Biagiarelli-Bazzi, Fiat 500, pen. 19; 37. Liberali-Radiconcini, Fiat 500, pen. 20; 37. De Felice-Merli, Fiat 500, pen. 20; 37. De Pasquale-Nieto, Fiat 500, pen. 20; 40. Alberini-Bertoni, Fiat 1400, penalità 21.

CHIUSURA automobilistica della Fiera del Vino

La IV Fiera del Vino d'Italia — inaugurata il 25 aprile u.s. — è stata visitata ufficialmente dal Presidente della Repubblica il quale ha accordato alla manifestazione il suo Alto Patronato.

Come è noto, la Fiera chiude i suoi battenti nei giorni 17 e 18 maggio con la grande manifestazione organizzata dall'A.C. di Asti, il Radunò Nazionale Automobilistico «Asti Spumante» che varrà a far convenire ad Asti da ogni parte d'Italia vinicultori e vitivinicultori appassionati del volante.

★

LA CORSA IN SALITA TERNI-MARMORE. — L'Automobile Club di Terni organizza per il 22 maggio la corsa in salita Terni-Marmore su un percorso di km. 7.200. Sono ammesse alla manifestazione le seguenti categorie e classi: categoria turismo nazionale: classi 750, 1100, 1500, e oltre 1500; Gruppo Gran Turismo internazionale: classi 750, 1500, oltre 1500; categoria Sport internazionale: classi 750, 1500, e oltre 1100 cc. Le iscrizioni sono ammesse sino al 18 maggio.

IL IX GRAN PREMIO DI NAPOLI

BATTUTO DOPO 13 ANNI IL PRIMATO DI POSILLIPO

Farina stabilisce il nuovo record della pista e vince davanti a Taruffi ★ I ritiri di Simon, Rosier e Sighinolfi ★ Rossi al 4° posto

(Dal nostro inviato)

NAPOLI, maggio

L'immediato commento che un gruppo di sportivi, tra cui il corruccioso Giannino Marzotto e il nostalgico ma in senso sportivo) Rodolfo Vallone, fece domenica al pomeriggio a proposito del Circuito di Posillipo, fu quello di stabilire quale divario di potenza poteva esistere tra le Maserati 1500 comparse con la quale Villoresi e Rocco stabilirono il primato sul giro nell'ormai remoto 1939 e la Ferrari 4 cilindri 2 litri che Farina aveva guidato alcuni ore prima e che gli era servita ad abbassare quel record.

Fu opinione generale che, in effetti, ben scarsa doveva essere una maggiore potenza della prima se, addirittura, non fosse il caso di parlare di assoluta parità sebbene il motore novantottenne della Maserati consentisse, specialmente nel capricioso nastro di Posillipo, migliori accelerazioni che non il pur generoso motore aspirato della Ferrari 2 litri.

E quella era proprio la vera assenza della corsa: il nuovo record di Farina e la media generale ottenuta dai migliori in gara.

Che Farina volesse rinnovare a Napoli il successo del 1937, lo si era capito dalle prime battute: prontissimo aveva preso la testa sin dall'inizio terminando il primo giro con un buon margine di vantaggio su Taruffi e non fu pago se non quando vide la bandiera a scacchi.

Indubbiamente quella di Posillipo è stata la sua più bella corsa dell'anno e la vittoria servirà a ridargli quella fiducia che Torino e Marsiglia gli avevano forse scosso. L'immediato futuro gli è di nuovo proprio oggi che, come due anni fa, può disporre di una vettura capace di competere ad armi pari se non in condizioni di vantaggio per la disputa del campionato mondiale.

E le stesse possibilità hanno certamente Alberto Ascari, Luigi Villoresi e Piero Taruffi, il quale proprio sulcircuito napoletano ha riconfermato (dopo il brillante comportamento nella Mille Miglia) il suo stato di forma. Per assurdo vorremmo dire che Taruffi non attraversa mai infelici periodi di forma perché il suo stile è quello di sempre: misurato, composto, calcolato al millimetro, un Cellini del volante se l'accostamento non sembri ardito.

Di Simon vogliamo anche dire, esordiente su una vettura della casa. Di questo giovane taciturno tutti avevano un'ottima impressione e questa non è andata certamente delusa a Posillipo sebbene egli non abbia finito la corsa per un incidente davvero banale (gli si incastrò il piede destro tra il pedale dell'acceleratore e quello del freno costringendolo ad uscire di strada).

Scomparso Simon, che girava regolarmente in terza posizione, aveva preso il suo posto il solido Rosier ma anch'egli dovette abbandonare per rottura del tubo del ponte De Dion. Amara sorte ed appena dieci giri dalla fine!

Farina, Taruffi, Simon e Rosier avevano dunque avuto la meglio sugli altri concorrenti in gara e questa ci pare la dimostrazione migliore della ormai indiscutibile superiorità della 4 cilindri sulla 12 cilindri Ferrari (sebbene Giannino Marzotto non sia della stessa opinione). A dir la verità Sighinolfi, che pilotava appunto una 12 cilindri, non potè mai infastidire i migliori a causa di una falsa partenza che lasciò muto il motore della sua macchina per oltre 30 secondi, ed i Consoli (che peraltro fini terzo assoluto) ebbe la sua «12» nelle migliori condizioni di efficienza. Taruffi e Sighinolfi stava conducendo un bell'inseguimento (ma un inseguimento singhiozzo per i frequenti arresti) quando una spettacolare uscita di strada lo costrinse a riparare all'ospedale ove, fortunatamente, rimorrà per poco.

Nè vogliamo dimenticare i combattivi Bellucci e Rocco, due notissimi piloti locali, i quali, pur con mezzi inferiori agli altri, diedero vita ad un prolungato duello a distanza ravvicinata che fu indubbiamente uno dei motivi più attraenti della corsa. Traditi dai mezzi abbandonarono entrambi e fu così che a tener alto il prestigio delle classi inferiori conquistò un meritato 4. posto assoluto il tenace Rossi su Fiat Stangwellini 1100.

Da queste note è facile comprendere quale fu l'andamento della corsa. I tredici partenti erano già ridotti in 10 al 10. giro; e il vantaggio di Farina su Taruffi di oltre 30 secondi. L'ex campione del mondo aveva ottenuto il giro più veloce (7'8.) in 2'17.3 alla media di km. 107,423. Al secondo giro aveva fatto registrare 2.19.2 e ed 5. 2.18.6"10 già battendo il record sul giro per le macchine della F. 2 in possesso di Cortese (2.18 e 2"5). Al 14. giro Farina, con azione incalzante, otteneva 2'16"7 poi al 16. 2'16"5. A questo punto il suo vantaggio su Taruffi era salito a 43 secondi. Sighinolfi, nel frattempo, aveva raggiunto e superato Rocco e Bellucci. Al 30. giro Farina abbassava ancora il record sul giro portandolo a 2.16.3"10 e, finalmente, al 33. stabiliva il nuovo primato con il tempo di 2.15.1"10 contro 2.15 e 4"5 di Villoresi e Rocco. Alla successiva tornata Farina doppiava Rosier. Soltanto allora egli accennava a rallentare l'andatura o meglio a rallentare su quella di Taruffi.

Fu senza dubbio una bella giornata di sport che il numerosissimo pubblico seppe apprezzare e della quale va il merito principalmente a Fritz Caflish, onnipresente direttore della manifestazione, a Francesco Amalfitano e al nuovo presidente dell'A. C. di Napoli ing. Tommaso Astarita chiamato a sostituire il compianto Duca Luigi Pironti.

Piero Casucci

Piero Taruffi, uno dei protagonisti della XIX Mille Miglia, ha ottenuto domenica 11 maggio il 2 posto nel G. P. di Napoli vinto da Nino Farina. Nella foto: Taruffi a Napoli

LE CLASSIFICHE

1. Farina (Ferrari 4 cl.), ore 2.19.40.4, m.km. 105,669; 2. Taruffi (Ferrari 4 cil.) 2.21.29 e 4; 3. Cornoti (Ferrari 12 cil.) 2.28.42.6 (35 giri); 4. Rossi (Stanguellini 1100), 2.29.45 e 3 (34 giri); 5. Rosier (Ferrari 4 cil.) 2.18.44 (33 giri); 6. Ruggiero (Maserati 2000), 2.20.28.4 (48 giri). Giro più veloce il 33. di Farina in 2'15" e 1/5, km. 107,423 (nuovo primato: precedente Rocco e Villoresi km. 105,688).

★

Ed ecco la classifica della gara per vetture sport svoltasi sabato 10 maggio:

BELLUCCI Luigi (Pagani 2000) che compie km. 103.500 in ore 1.04'16"4, alla media di km. 98.639; 2. Rossi Giuseppe (Stangwellini 750), ore 1.04'41"3, 3. Cornoti Giuseppe (Stangwellini 1100), ore 1.04'30"4 (fermato al 24.mo giro); 4. Argentiano Raffaele (Paganelli 2000) in 1.05'9"3 (fermato al 24.mo giro); 5. Caggiano Emanuele (Osiur 750) in 1.05'32"4 (fermato al 24.mo giro); 6. Accadia Agostino (P.D.B. 1100) in 1.04'41"4 (fermato al 23.mo giro); 7. Fiordelini (1100 sport) in ore 1.05'44" (fermato al 23.mo giro); 8. Manzini (Fiat 1100) in 1.04'32"6 (fermato al 22.mo giro); 9. Ruffolo Carlo (Urania 750) 1.05'29"6 (fermato al 22.mo giro); 10. Barberini (Lancia-Aprilia 1500) 1.06"2 (fermato al 29. giro).

Giro più veloce: il 24.mo di Bellucci in 2'30"6 alla media di km. 98.067.

Ritirati: Minghini al primo giro; Iazzetta al 15.mo; Disperta all'1.mo; Palanga all'8.; Pagliara al 10; Cerutti al 18; Maria Teresa De Filippis al 18.

La media del concorrente Rossi, vincitore della categoria 1100, è di km. 94.522.

La media del concorrente Museo, vincitore della categoria 750, è di km. 91.718.

ORGANIZZATO DALL'A. C. DI MILANO

Il 1° Rallye internazionale femminile

Organizzato dall'Automobile Club Milano si è svolto il 9, 10 e 11 maggio il I Rallye Internazionale Femminile su un percorso di km. 800. Lo manifestazione, cui ha arriso un lusinghiero successo, è stata vinta dalla contessa Paola della Chiesa, nota guidatrice torinese, la quale, per l'altra, otteneva un ottimo tempo nella prova di velocità disputata sul circuito di Orvieto-Orti.

Ecco le classifiche:

Gran Turismo. Classe fino a 750 cmc.: 1. Bonaguro Anna p. 395; 2. Itier Anne p. 415; 3. Bonfiorowski Maria 424; 4. Sertorio Maddalena; 5. Maffi Vittorina; 6. Brun Francine.

Classe fino a 1500 cmc.: 1. Angelvin Nicole p. 370; 2. Tummineli Maria p. 398; 3. Cocuzzadra Bordoni p. 405; 4. Ferrari Maria; 5. De Flavita Pini.

Classe fino a 2000 cmc.: 1. Della Chiesa Paola (Lancia Aurelia); 2. Fiorentti Tiziano p. 27,6; 3. Razzetta Domenico p. 27,6.

Classe oltre 2000 cmc.: 1. Villa Enrica p. 19,4 (A. C. Varese); 2. Rusconi Amleto p. 21,8 (id.); 3. Della Cuzina Guido p. 23,8

CATEGORIA GRAN TURISMO INTERNAZIONALE. Classe fino a 750 cmc.: 1. Pulini Giuseppa p. 25,2; 2. Brambilla Paolo p. 22,3 (Scuderia Sant'Ambrosia).

Classe fino a 1500 cmc.: 1. Zabertone Marcello p. 20,6 (Scuderia Autieri); 2. Bianchi Paolo p. 21,4 (A. C. Varese); 3. Perrone Mario p. 23,4 (Delegazione Legnano).

Classe fino a 2000 cmc.: 1. Milani Bianchi Anna (Volkswagen 1131); 13. Ferrari Maria (Simca 1200); 14. Brun Francine (Hovin); 15. De Flavita Pini (Fiat 1400).

La Milano-Sanremo di regolarità

Ed ecco le classifiche della Milano-Sanremo di regolarità organizzata dall'A.C. Milano:

CATEGORIA TURISMO DI SERIE. Classe fino a 750 cmc.: 1. Borrentino Mario p. 25,4 (Scuderia Autieri); 2. Rigamonti Francesco p. 26,4; 3. Sormani Angelo punti 26,6.

Classe fino a 1100 cmc.: 1. Crotti Luciano p. 20,8; 2. Rossi Pelino p. 21,8; 3. Redaelli Ernesto p. 24,4.

Classe fino a 1300 cmc.: 1. Rossi Giancarlo p. 24,8 (Scuderia Autieri); 2. Formenti Tiziano p. 27,6; 3. Razzetta Domenico p. 27,6.

Classe oltre 1300 cmc.: 1. Villa Enrica p. 19,4 (A. C. Varese); 2. Rusconi Amleto p. 21,8 (id.); 3. Della Cuzina Guido p. 23,8

CATEGORIA GRAN TURISMO INTERNAZIONALE. Classe fino a 750 cmc.: 1. Pulini Giuseppa p. 25,2; 2. Brambilla Paolo p. 22,3 (Scuderia Sant'Ambrosia).

Classe fino a 1500 cmc.: 1. Zabertone Marcello p. 20,6 (Scuderia Autieri); 2. Bianchi Paolo p. 21,4 (A. C. Varese); 3. Perrone Mario p. 23,4 (Delegazione Legnano).

Classe fino a 2000 cmc.: 1. Bianchi Luigi p. 19,3 (A. C. Varese); 2. Maddalena Ferdinando p. 20,8; 3. Colombo Bolla Camillo p. 28,2 (Delegazione Legnano).

Classe oltre 2000 cmc.: 1. Milani Renato p. 20,4 (Scuderia Cusatella); 2. Beretta Silvio p. 24,6.

GRUPPO SPECIALE FIAT 500 C E GIARDINETTA. 1. Bichi Sandro p. 26; 2. Covatchich Grete Angelo p. 26,6; 3. Bogani Antonio p. 27 (Delegazione di Monza).

COMUNICATI CSAI

Variazioni al calendario

Per ragioni tecniche la corsa Varese-Campo dei Fiori del 22 giugno non avrà luogo.

In Calendario Internazionale il Gran Premio di Svizzera del 15 maggio si correrà a Formula 2.

Sono state soppresse inoltre le seguenti gare:

— Coppa del Montenero dell'A.C. Livorno del 27 luglio.

— Corsa Salerno-Chiovi del 1° giugno.

PRIMA DI ARCHIVIARE LA XIX MILLE MIGLIA

NON possiamo archiviare la XIX Mille Miglia senza prima rilevarne alcuni aspetti interessanti sfuggiti — per mancanza di dati — al primo commento. E vorremmo, anzitutto, rispondere a un lettore che ci accusa di non aver dato rilievo al fatto che secondo lui, non avremmo posto nel dovuto rilievo le vittorie ottenute dagli stranieri e sopratutto quelle conquistate da piloti italiani su macchine estere. Il che non è esatto perché, sia pure brevemente, abbiamo nominato almeno i vincitori di ogni categoria e classe e ricordato, tra gli altri, Giovanni Lurani che, se non andiamo errati, è l'unico italiano, assieme alla coppia Marchese-Palvarini (anch'essa nominata) che sia risultato vincitore di classe su macchina straniera.

D'altra parte se la Mille Miglia ha un difetto esso è proprio quello di frazionare in troppe categorie e classi le macchine partecipanti e tutto ciò, se non ci inganniamo, non beneficia, come abbiamo visto, della produzione straniera. E' evidente che così facendo gli organizzatori hanno voluto dare un carattere di internazionalità alla loro manifestazione il che è indubbiamente un sentimento ecloiabile ma non possiamo non rilevare nello stesso tempo che le nostre case patiscono per questo un confronto che va a tutto loro danno. Dovremmo quindi augurarci, più che mai, una unificazione dei regolamenti in modo da porre tutti in condizioni di parità.

Ed è proprio per la considerazione cui abbiamo fatto cenno che si è dato rilievo preso con soddisfazione come la vittoria, nella classifica secondo l'indice delle prestazioni, sia andata all'equipaggio italiano composto da Gianni e Raboni i quali hanno realizzato con la loro Fiat 500 la media di 94.344 km/h contro la media di 101.965 del vincitore della classe 750 O.T. Gignoux e Touzet con la D. B. Panhard. Sulla base di questa classifica, introdotta com'è noto quest'anno, dobbiamo dunque ritenere che la Fiat 500 nella versione usata dalla coppia vincitrice e la macchina che ha ottenuto il risultato tecnicamente migliore sulla base del rapporto cilindrata - velocità. Tuttavia è chiaro che anche questa classifica potrebbe essere appannaggio di una vettura straniera se — come suggeriva un noto tecnico francese — dovesse partecipare alla corsa la piccola 2HP Citroen che monta, come è noto, un motore di 375 cc. Com'è riaputo tale classifica è direttamente proporzionale alle velocità ed inversamente proporzionale alla radice cubica della cilindrata. In altri termini si potrebbe giungere anche qui ad un risultato falso o quanto meno non corrente con il carattere sportivo che gli ideatori hanno voluto dare alla classifica stessa.

Ora che la ridda dei tempi parziali e totali è stata giustamente interpretata è possibile rilevare come in effetti la paventata vittoria tedesca fosse sì possibile ma non probabile. Bracco ha compiuto la memorabile impresa che sappiamo e ciò torna a tutto suo merito oltre che della macchina, ma non dimentichiamo che se la sfortuna fosse stata meno accanita contro gli equipaggi italiani, Bracco non sarebbe stato forse il solo pilota della Ferrari a precedere i tedeschi sul traguardo di Brescia. Non dimentichiamo infatti la bella impresa di Castellotti secondo assoluto all'Aquila, il progressivo ritorno di Taruffi (che ha realizzato il miglior tempo nel tratto Roma - Siena precedendo di circa 3 minuti Kling). Taruffi intendeva portare il suo attacco a fondo proprio nell'ultima parte della gara; e non dimentichiamo, infine, Biondetti il quale al momento del ritiro era lungi dall'aver esaurito le sue chances. E' inutile sottolineare, inoltre, la perfetta conoscenza che questo pilota ha delle strade su cui si svolge la gara avendo totalizzato un invidiabile primato di partecipazione oltre che quello delle vittorie assolute.

E' tuttavia all'Aurelia Gran Turismo che dobbiamo il merito di aver conquistato il risultato tecnicamente migliore non soltanto da parte dell'eccezionale Luigi Fagioli (sappiamo che non si pone i problemi della gerontologia) ma anche di Anselmi, Ippolito e Ammendola e dei loro rispettivi coequipier Serino, Mori e Pinzero. Va rilevato che Fagioli ha ottenuto quest'anno una media superiore di circa 2 km. a quella realizzata l'anno scorso dal vincitore assoluto Villoresi su Ferrari 4100. Si tenga altresì presente che le 4 vetture citate non hanno accusato la benché minima nota meccanica.

Ogni altro raffronto ci pare superfluo considerato che tra il regolamento vigente quest'anno e quello che regeva l'edizione dello scorso anno vi è una certa differenziazione. Dobbiamo dire piuttosto che nella categoria sport (forse l'unica che consente un paragone) soltanto la media delle classe 750 (km. 100.333) sia risultata inferiore a quella fatta registrare lo scorso anno (km. 101.397 di Zannini - Bertomo su Giannini), mentre Cabianca-Rogio, brillanti vincitori della classe 1100 con la Osca, hanno ottenuto km. 115.448 contro 113.709 di Fagioli - Borgia anch'essi su Osca nel 1951. Nella classe 2000 Brivio-Cassani hanno ottenuto km. 121 contro km. 115.727 di Paolo Marzotto-Marini ed infine Bracco-Rolfo hanno ottenuto, nella oltre 2000, la media di 128.591 km/h contro 121.822 di Villoresi.

Senza dubbio la XIX Mille Miglia ha segnato un successo grandioso e al di là delle polemiche suscitate dal pubblico numero di iscritti e dall'altrettanto eccessivo frazionamento di categorie e classi, il risultato finale è servito oltretutto a richiamare la attenzione dei massimi reggitori dello sport italiano sulle conseguenze che al nostro prestigio potrebbero derivare se si continuasse ad ignorare la funzione dell'automobilismo sportivo.

Vorremmo sapere, ad esempio, che cosa è costata la spedizione nel Sud America per i campionati mondiali di calcio. Ma, ci si potrebbe opporre, la FIGC apporta al bilancio del CONI, attraverso il Totocalcio, notevoli introiti. E chi può valutare l'immenso patrimonio materiale e sentimentale che deriva alla nazione dalle vittorie ottenute dalle macchine italiane specialmente all'estero?

p. c.

É vero: le linee si sono modernizzate, i motori sono più potenti e il confort è senza paragoni, ma è pur vero che, sino a ieri, l'arresto o la partenza in salita esigevano ancora sempre un complesso di manovre con anche la possibilità di un finale tragicomico. La MODAUTO di Torino è lieta di presentare l'accessorio che ancora mancava alle Vostre auto:

IL RETROBLOC MODAUTO

che, con la semplice manovra di un pomello, Vi permetterà di fermare l'auto e di ripartire sulla più ripida salite colle stesse serenità di un arresto ed inizio di marcia in perfetta pianura.

1 GALLETTO GUZZI **3** MOTO VESPA **6** OROLOGI TISSOT ESTRATTI FRA TUTTI COLORO CHE INVIERANNO **20** BUSTINE VUOTE DI QUALSIASI TIPO DI LAME BOLZANO

Una lama per 1 settimana

Super BOLZANO

UN NUOVO PRODOTTO DELLE ACCIAIERIE BOLZANO

SCOPERTA LA CAUSA PRIMA DELL'USURA DEI MOTORI

È un falso riposo quello della vostra automobile fermo in garage o al parcheggio. La superficie? È sottosopra fermo, il velo oleoso formatosi sui suoi organi vitali da un comune lubrificante si assottiglia e ricade nel carter. Le superfici metalliche rimangono così indifese contro l'azione dei prodotti acidi e dell'acqua originati dalla combustione...

È la corrosione, ricordatelo, che, anche più degli attriti, logora e invecchia il vostro motore: forma minuti di «ulcere» revisione, causa le quali, prima, non c'era rimedio.

Ma ora, finalmente, questo rimedio esiste: è l'olio veramente nuovo, massima conquista del secolo nel campo dei lubrificanti, è lo SHELL X-100 MOTOR OIL.

Nove anni di ardue ricerche e di meticolosi esperimenti hanno potuto in modo assolutamente certo che gli speciali additivi contenuti nello SHELL X-100 MOTOR OIL gli conferiscono un'incomparabile efficacia anticorrosiva e antiusura.

Dipende quindi da voi, ora, ottenere dalla vostra macchina delle prestazioni costantemente ottime, e trarre il massimo beneficio dallo SHELL X-100 MOTOR OIL, un efficacissimo lubrificante che, ricoprendo le pareti del carter quando lo usate per la prima volta.

SHELL X-100 MOTOR OIL è protettivo: forma un velo oleoso tenacissimo che aderisce permanentemente a tutte le superfici del motore.

SHELL X-100 MOTOR OIL è stabile: rimane inalterato alle più alte temperature, mentre l'olio minerale puro si deteriora e forma sempre nuovi depositi.

SHELL X-100 MOTOR OIL è detergente: rimuove i sedimenti che già si trovano nel motore, come dimostra il fatto che diventa subito nero, e possiede una specifica proprietà disperdente. È infatti facilmente concevibile al microscopio la differenza fra l'olio comune, in cui le particelle di carbonio e di fango sono raggruppate, e lo SHELL X-100 MOTOR OIL, che mantiene queste particelle in finissima ed innocua sospensione.

SHELL X-100 MOTOR OIL, l'olio che **vince la corrosione**, è stato collaudato per voi in 28 paesi da milioni di automobilisti che ne sono rimasti definitivamente soddisfatti. Adottatelo!

SHELL X-100 MOTOR OIL

SHELL X-100 MOTOR OIL giovinezza perenne del vostro motore

CARBURATORI Weber

ANCHE nel IX° Gran Premio Napoli

Circuito di Posillipo con i vincitori

1° FARINA Giuseppe, su Ferrari - Carb. WEBER
2° TARUFFI Piero » » - Carb. WEBER
3° CONSOLI G. Franco » » - Carb. WEBER
4° ROSSI Giuseppe su Stangwellini - Carb. WEBER
5° ROSIER Gérard su Maserati - Carb. WEBER

WEBER il carburatore delle vittorie

BOLOGNA - MILANO

AUTORADIO CONDOR

La ditta Dr. Ing. Giuseppe Gallo di Milano, comunica alla sua spett. Clientela di aver completato in tutta Italia una vasta e ben organizzata rete di Stazioni di Servizio, dove sarà prestata una sollecita efficace assistenza per la messa a punto, revisione, riparazione ed eventualmente sostituzione di ogni suo tipo di autoradio.

RABARBARO BERGIA

IL VERO AMICO DEL FEGATO - TORINO

UN NUOVO RITROVATO DELLA TECNICA PER L'AUTOMOBILISTA!

SICURGUIDA

Brev. in tutto il mondo

L'elegante sottile guaina plastica che aderendo strettamente al volante garantisce la perfetta e piacevole impugnatura; straordinariamente sicuro sulle strade di montagna e nelle movimentate vie delle città. Si applica facilmente su ogni volante; durata illimitata; fabbricato in color avorio, nero, grigio e verde.

COL SICURGUIDA È UN'ALTRA COSA!!!

Tecnoplastic s.r.l.

LIRE 680 al dettaglio

LUINO (VARESE) - VIA XXV APRILE 64 - TEL. 95-57

FABBRICATO IN ITALIA SU LICENZA INGLESE

A "Modauto" con ammirazione per il suo magnifico collettore da usa con entusiasmo sulla mia Fiat 1400.

Alberto Ampa

MODAUTO SUPERCOLLETTORI MONOCARBURATORE

VIA OSASCO 2 - TORINO - TELEFONO 380.570

IL TROFEO TURISTICO DI ROMA

Il 27 aprile u.s. ha avuto luogo con vivo successo, il Trofeo Turistico di Roma. Ecco la classifica generale:
1. Ivella-Ivella, Fiat 1100, penalità 0; 2. Monaco-Gatteschi, Fiat 1400, pen. 1; 2. Pignatelli-Borra, Fiat 500, pen. 1; 4. Zonchello-Ciolfi, Fiat 500, pen. 3; 4. Pasquini-Rivetta, Alfa 1900, pen. 3; 4. Guccione-Scognami-

Il 27 aprile u.s. ha avuto luogo con vivo successo, il Trofeo Turistico di Roma. Ecco la classifica generale:
1. Ivella-Ivella, Fiat 1100, penalità 0; 2. Monaco-Gatteschi, Fiat 1400, pen. 1; 2. Pignatelli-Borra, Fiat 500, pen. 1; 4. Zonchello-Ciolfi, Fiat 500, pen. 3; 4. Pasquini-Rivetta, Alfa 1900, pen. 3; 4. Guccione-Scognami-

Loupe 250%

...DI NAPOLI

...O 13 ANNI ...POSILLIPO

...a pista e vince davanti a ...ghinolfi ★ Rossi al 4° posto.

(Dal nostro inviato)

NAPOLI, maggio

L'immediato commento che un gruppo di sportivi, tra cui il commendatore Giannini Marzotto e il nuotatore ... le nostre sportivi Roberto Fellone, fece domenica nel pomeriggio a proposito del Circuito di Posillipo, fu ... in effetti, ben scarsa doveva essere una maggiore potenza della prima sc. addirittura, non fosse il caso di parlare di assoluta parità, veniente il nuovo sovralimentato della Maserati consentisse, specialmente sul capriccioso nastro di Posillipo, migliori accelerazioni che non il par ... l'inizio terminando il primo giro con un buon margine di vantaggio su Taruffi e non fu pago se non quando vide la bandiera a scacchi.

Indubbiamente quella di Posillipo è stata la sua più bella corsa dell'anno e la vittoria servirà a ridargli quella fiducia che Torino e Mersi... 10 ai 10. giro; e il vantaggio di Farina su Taruffi di oltre 30 secondi. L'ex campione del mondo aveva ottenuto il giro più veloce (ft.) in 2.17.3 alla media di km. 107,423. Al secondo giro aveva fatto registrare 2.19.2 e al 5. 2.18.6 ... più battendo il record sul giro per le macchine della F. 2 ... Corsa (2.18 e

LE C...

1. Fari... re 2.19.4... Taruffi ... e 4; 3. ... dll) 2.20.... si (Stan... e 3 (54 ... rati 4 c... 6. Ragg... 2.24.33-4 ... veloce il ... e 1/5, ...