



Gigi Villoreti, la grande rivelazione della «Acerbo», vincitore tra le 1500 cc animatore della prova delle vetture «formula».

domenica precedente sul circuito dell'Ardenza: la rottura del galleggiante del carburatore, guasto minimo a cui si potrà porre senz'altro rimedio.

In complesso dunque la rappresentanza italiana nel campo della formula ha dimostrato di essere quasi a punto, e già da ora ha cominciato a rendere dura la vita alla dominante Mercedes, ed alla risorgente Auto Union.

Guardiamo un po' infatti il comportamento delle macchine tedesche alla Acerbo, che per ora la lotta sul campo internazionale è chiusa solo tra Italia e Germania, poiché la Delahaye, che rappresenta la Francia, non ha ancora avuto occasione di rifulgere e tanto meno la Talbot.

Le macchine tedesche hanno accusato lo sforzo a Pescara in modo notevole tanto che Mercedes, usa a vincere di prepotenza occupando i primi due o tre posti si è dovuta accontentare di portare alla fine della corsa abruzzese una sola delle tre macchine partite, e se anche l'unica arrivata ha battuto tutte le avversarie, la Mercedes non può più considerarsi imbattibile come solo quindici giorni or sono la si riteneva.

Auto Union poi appare in condizioni assai precarie, e ad ogni sua comparsa sui campi di gara non si può non rilevare un regresso. A Reims infatti la disfatta venne attribuita alla scarsa abilità dei piloti che finirono fuori strada e nelle prove e durante la corsa. Al Nurburg, la casa di Zwickau allineò Nuvolari e Stuck come piloti di sicurezza assoluta, ma con tutto questo due macchine arrivarono alla fine della prova, ma al terzo e quarto posto. Se ci portiamo a Pescara la situazione diviene anche peggiore perché due Auto Union sono ferme per seri guasti meccanici subito ai primi giri e la terza scompare verso la fine per mancanza di carburante.

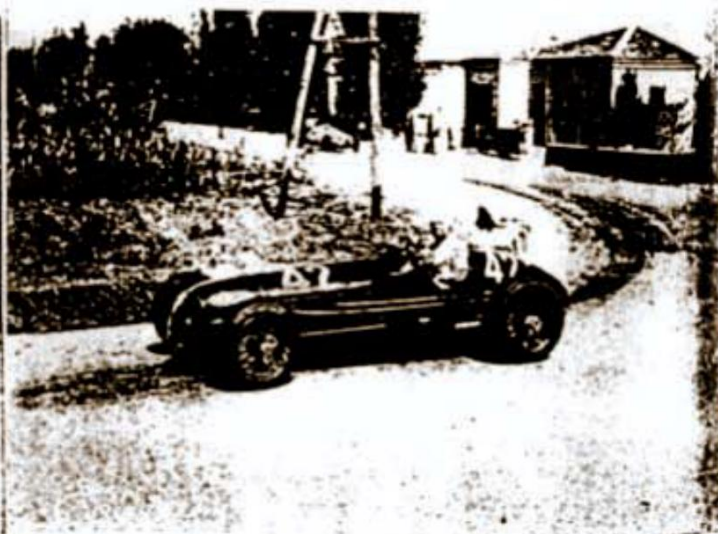
Se paragoniamo i risultati raggiunti dalle vetture italiane a quelli dell'Auto Union e se teniamo in giusta considerazione anche la potenza dell'organismo tedesco, non possiamo che rallegrarci vivamente per quanto la nostra industria ha fatto sino ad ora, e non siamo in errore se affermiamo che siamo appena agli inizi della offensiva che verrà scatenata quanto prima.

Nel numero precedente avevamo parlato dei molteplici motivi di interesse che le giornate motoristiche abruzzesi avrebbero offerto allo spettatore. E non ci eravamo ingannati!

La corsa delle macchine formula ha offerto infatti spunti di emozione e di tifo specialmente per merito della Maserati e della rivelazione Gigi Villoreti, il giovane pilota delle 1500 che al suo esordio nelle grosse cilindrate si è rivelato pilota completissimo e di sicuro affidamento per le imprese più grandi. Come diremo più avanti, Villoreti ha sostituito al



La perfetta aderenza della Mercedes di Caracciola in curva.



Il Conti: Troisi curva con il suo solito stile con la Maserati 3 litri.



volante della Maserati 1000 Troisi e pur avendo fatti nelle prove due soli giri al volante della veloce vettura e per di più sotto la pioggia, ha dimostrato subito al primo giro di possedere le doti di guidatore di classe confermandole poi nei giri successivi in cui stabiliva uno dietro l'altro i nuovi primati sul giro della Coppa Acerbo.

Gigi Villoreti, balzato con rapidità davvero fulminea alla ribalta della celebrità, ha dimostrato con la prodezza pescarese oltre che le sue prestigiose qualità anche quelle della Maserati, poiché in parte notevole al successo del simpatico pilota milanese ha contribuito la maneggevolezza e la stabilità della vettura.

Pescara offriva agli appassionati anche l'attesa rivincita della Maserati sulla Alfa Corse tra le 1500, ed anche da questa prova il pubblico numerosissimo ha tratto motivi di intensa passionalità.

Maserati ha imposto sul lungo tracciato della Acerbo la sua lunga esperienza di corsa, mentre Alfa ha accusato su questo duro percorso delle deficienze di lubrificazione che a Livorno non avevano avuto modo di palesarsi.

Sul breve tracciato della Ciano il motore, se viene molto sfruttato nelle frequenti riprese, ha peraltro la possibilità di respirare sovente per le numerose curve, mentre i lunghi rettilinei abruzzesi costringono il motore a restare sotto sforzo completo per molti minuti, ed alla lubrificazione è appunto affidato il compito di mantenere al motore la possibilità di resistere a questo sforzo prolungato.

I tifosi di Alfa saranno rimasti delusi dai risultati di Pescara, ma la «bella» che si svolgerà a Monza potrà forse ricompensarli largamente.

Il completamento delle prove abruzzesi lo si è avuto con la gara delle 6 ore che ha confermato ancora una volta, se pure c'è ne bisogno, l'utilità delle corse per macchine sport rette dall'indovinato regolamento creato dalla benemerita F.A.S.I.

La «Sei Ore» ha raccolto ben quarantaquattro vetture, ed i risultati sono notevolissimi in quanto tutti i vincitori hanno superato largamente i chilometraggi dello scorso anno, che già erano rilevanti. Le piccole macchine di 750 hanno nella attuale edizione superato i 95 giri, le 1100 i 104, le 1500 i 108 e le macchine di oltre 1500 i 111, velocità queste che conseguite attraverso sei ore di marcia, con delle vetture abbastanza normali e su un percorso che ha permesso a vet-



Giuseppe Farina che con la Alfa Corse ha conseguito un ottimo secondo in classifica dopo una gara calma e decisa.

ture dalla possibilità di superare i 250 all'ora di segnare i 134 su poco più di Km. 400 di gara, hanno veramente dell'eccezionale.

La partenza in gruppo di tutte le vetture ha dato luogo a dei confronti ed a delle lotte assai interessanti tra vetture



Muller con l'Auto Union lungo il percorso.



L'on. Giacomo Acerbo con lo sfortunato Navolari prima del





Franco Cortese appare vivamente soddisfatto della vittoria assoluta alla « 6 ore » conseguita con la Alfa Romeo 2200 B. Mille Miglia.

di diversa cilindrata sì che anche in questa prova lo spettacolo è stato dei più attraenti.

In complesso dunque le giornate motoristiche pescaresi non hanno mancato a quel successo giustamente pronosticato; ed il pubblico che come sempre è accorso numerosissimo ad assistere a questa annuale sagra motoristica ha avuto di che entusiasmarsi, ed ha con la sua presenza e con le sue manifestazioni di schietta sportività ricompensato gli organizzatori che annualmente si sobbarcano alla non lieve fatica per la valorizzazione della bella tra le più belle regioni d'Italia: l'Abbruzzo.

A S. E. l'On. Acerbo, animatore delle giornate motoristiche di Pescara, vada il nostro vivo plauso per l'opera propagandistica che egli svolge in favore dell'automobilismo sportivo, ad a lui accomuniamo i suoi diretti, validissimi collaboratori, Raffaele Staccioli, ed il Dott. Vetta che in Renzo Castagneto hanno trovato come sempre il Direttore di Corsa ineguagliabile.

Durante la prova hanno fatto cornice a S. E. Acerbo, S. E. Patani e l'On. Sereni che furono mossieri delle due prove per macchine da turismo, il Dott. Vito Mussolini, che fu mossiere delle macchine sport, il Comm. Ivo Magnani, Direttore generale del P.A.C.I. e le autorità politiche di Pescara al completo.

...

Alle 8 del 14 agosto le giornate motoristiche di Pescara si iniziano con la corsa delle 1500 a cui prendono parte 11 concorrenti che dovranno compiere 6 giri pari a Km. 151,800. Alle due Alfa Corse di Villoreas E. e Severi si oppongono le 8 Maserati di Villoreas L., Marazza, Bianco, Pietsch, Minetti, Baruffi, Barbieri e Ruggeri e la Talbot di Platé.

La lotta tra i due Villoreas manca all'inizio poichè Emilio esce di strada subito nel primo giro e Luigi assume il comando che manterrà fino alla fine, prendendosi la rivincita di Livorno. Severi deve fermarsi dopo due giri agli stalli e riprende tanto per finire, mentre Villore-

as E. rimessa la macchina in strada si ritira dopo qualche giro.

Gigi Villoreas, rimasto padrone del tempo non si risparmia e segna anzi uno spettacoloso giro più veloce ad una media superiore di ben 7 Km. al primato stabilito lo scorso anno da Bianco, ed anche la media generale risulta notevolmente più forte. Marazza dopo un bell'inizio deve fermarsi, e dietro a Villoreas L. si piazzano Pietsch, Barbieri, tutti con la Maserati, Severi con l'Alfa, Minetti con la Maserati, Platé e Baruffi.

Dopo un breve intervallo partono le 12 vetture rispondenti alla formula 38-40. Sono in pista Lang, Caracciola e Brauchitsch con le Mercedes, Farina, Biondetti e Belmonto con le Alfa Romeo, Trosi con la Maserati, Dreyfus e Comotti con le Delahaye, Nuvolari, Müller ed Hasse con le Auto Union.

Al via Brauchitsch è il più pronto ad avviarsi seguito da Lang, Nuvolari e Caracciola. Al primo giro le tre Mercedes sono in testa seguite da Nuvolari e Müller, da Farina tutti



evazione tra le balle di paglia di un fuoristrada.



La baronessa Avanzo in attesa della partenza per la « 6 ore ».



però vicinissima. Al secondo giro mancano Brauchitsch e Nuvolari, entrambi arrestati da guasti meccanici. Caracciola è al comando seguito da Lang, Muller, Trossi, Farina, Hasse, Belmondo, Comotti e Dreyfus. Al quarto giro Lang è fermo sul percorso con la vettura in fiamme, e Muller passa così al secondo posto. Manca anche Trossi che è uscito di strada e dopo molti sforzi riesce a riportare la macchina in pista ma si produce uno strappo muscolare, tanto che giunge al box e si fa sostituire dal giovane Villorresi che se è lontano dalle posizioni di testa si prodiga con dei giri più veloci che mandano in visibilo il pubblico.

Farina è piazzato in terza posizione ed anche qui a Pescara, come già a Livorno, compie una gara ammirevole specie per esser riuscito a dominare la sua ben nota irruenza.

La Mascara di Villorresi accusa delle irregolarità di motore tanto che si ferma allo stallo per il cambio di qualche candela e Trossi riprende il volante, ma per un giro solo che poi deve arrestarsi per foratura del galleggiante carburatore.

Si ferma anche Farina che era in seconda posizione per mancanza di benzina. Caracciola vince seguito dal costante Farina, da Belmondo che una volta ancora è arrivato fino in fondo alla corsa e da Comotti che con la lenta Delahaye ha fatto il fanale di coda.

Alle 12.30 del 15 agosto ha inizio la « 6 Ore ». La partenza data col sistema delle vetture allineate da un lato ed i piloti dall'altro è bellissima; e le vetture si sgranano velocemente lungo il percorso. La prova è ricca di spostamenti ed una cronaca particolareggiata implicherebbe troppo spazio. Ci accontenteremo pertanto di segnalare le posizioni di testa delle singole categorie.

Nella classe maggiore Cortese ha assunto il comando dall'inizio ed ha vinto anche quest'anno facendo rifulgere oltre alle sue doti personali, quelle della sua bella Alfa Romeo 2100 B Mille Miglia, con cui ha dominato in tutte le prove della categoria sport nazionale della stagione.



Il dott. Vito Mussolini si appresta a dare la partenza alle vetture concorrenti alla « 6 ore ».  
(foto R. d-I Papa)

Nella 1500 si aveva un interessante duello tra Villorresi-Minetti e Cantoni-Agosti su Lancia-Aprilia conclusosi a favore dei secondi per uno strano incidente capitato a Villorresi cui, mentre era in piena velocità si apriva improvvisamente il cofano, che era del tipo incernierato posteriormente e si ribaltava sulla testa del pilota. Questi non perdeva il sangue freddo e pur restando intontito dal colpo riusciva a tenere la vettura in strada ed arrivava agli stalli ove si faceva sostituire da Minetti. Ma gli avversari intanto avevano guadagnato terreno e nessuno poteva contrastare la vittoria ai bravi piloti della S. S. Panoli.

Nella 1100 tenevano il comando per la prima parte della corsa Garagnani e Bertocchi che dovevano però cedere la posizione alla coppia Bertani-Taddei che portavano alla vittoria la Fiat 1100 aerodinamicamente carrozzata e preparata dallo Stanguellini.

Tra le 750 dopo le prime due ore di corsa, Baravello-Sola



La spettacolare partenza per la « 6 ore » delle 54 vetture concorrenti.



Un passaggio delle vetture della classe Sport durante la « 6 ore ».



succedevano al comando a Spornoro-Moscatelli che avevano avuto un inizio veloce.

Ecco le dettagliate classifiche delle giornate motoristiche di Pescara.

**Corsa delle 1500 cmc.:** 1. Villorosi Luigi (Maserati) che compie 6 giri pari a km. 154.500 in ore 1.10'49"57 00, alla media di km. 131.176 (nuovo primato); 2. Pietsch Paul (Maserati) in ore 1.11'29"82 00; 3. Barbieri Guido (Maserati) in 1.16'26"13 00; 4. Severi Francesco (Alfa Corse) in 1.18'12" e 25,00; 5. Masetti Eugenio (Maserati) in 1.19'37"8 00; 6. Platè Luigi (Talbot) in 1.27'41"23 00; 7. Baruffi Pino (Maserati) in 1.28'39"27 00.

**Giro più veloce:** il terzo di Villorosi Luigi (Maserati) in 11'12"20, alla media di km. 134.180 (primato).

**Tempi sul chilometro lanciato:** Severi (Alfa Corse) in 15" e 4/5, media km. 227.848; Pietsch Paul (Maserati) in 16"1/5, media km. 222.222; Villorosi Luigi (Maserati) in 16"3/5, media di km. 216.867.

Ritirati, Villorosi E., Bianco, Marazza, Ruggeri.

**Vettore della formula internazionale:** 1. Caracciola Rodolfo (Mercedes) che compie i 16 giri pari a km. 412.800 in 3'01" e 45"65 00, alla media di km. 134.783; 2. Farina Giuseppe (Alfa Corse), in 3.07'11"64 00; 3. Belmonto Vittorio (Alfa Corse), in 3.12'20"63 00; 4. Cometti Gianfranco (Delahaye) in 3.12" e 35" (fermato al 15. giro).

**Giro più veloce:** l'ottavo di Luigi Villorosi (Maserati) in 10'57"03 00, alla media di km. 141.368.

**Tempi sul chilometro lanciato:** Caracciola (Mercedes) in 11", alla media di km. 276.923; Brauchitsch e Lang (Mercedes) in 13"2/5, alla media di km. 268.656; Hasse (Auto Union), in 13"3/6, alla media di km. 264.705; Trossi (Maserati) in 14", alla media di km. 257.142.

Ritirati: Biondetti al 1. giro; Nuvolari e Brauchitsch al 2.

Lang al quinto; Muller e Dreyfus al 9; Trossi (Villorosi) all'11; Hasse al 11.

**Categoria oltre 1500:** 1. Cortese-Giberti (Alfa Romeo) che compiono in ore 6 km. 669.093, alla media oraria di chilometri 111.515.

**Giro più veloce:** l'8. di Cortese, in 13'15"2/5, alla media di km. 115.320.

**Categoria fino a 1500:** 1. Cantoni-Agosti (Scuderia Parioli) su Lancia-Aprilia, che compiono in ore 6 km. 647.840, alla media di km. 107.980; 2. Villorosi Luigi-Minetti (Lancia-Aprilia), km. 619.647; 3. Bellucci-Rocco (Lancia-Aprilia), chilometri 613.611; 4. Caligaris-Ramella (Lancia-Aprilia), chilometri 594.072; 5. Filippini (Lancia-Aprilia), km. 593.590; 6. Malgola-Bacchetta (Lancia-Aprilia), km. 589.368; 7. Marazza-Villorosi Emilio (Lancia-Aprilia), km. 611.560.

**Giro più veloce:** il 13. di Santoni-Agosti e il 10. di Liberio-Trossi in 13'50"3/5, media km. 111.822.

**Categoria fino a 1100:** 1. Bertani-Taddei (Fiat 1100), che compiono nelle 6 ore km. 630.518, media km. 105.086; 2. Garagnani-Bertocchi, km. 617.424; 3. Rossi, km. 606.889; 4. Catanese-Sommariva, km. 608.758; 5. Lo Gorio-Casalis, chilometri 590.634; 6. Adami-Seefanelli, km. 590.103; 7. Bianchi-Ceschina, km. 570.389; 8. Tucci-Marroni, km. 561.673; 9. Faccioni, km. 554.072; 10. Yoata-Sarubbi, km. 516.667; 11. fuori tempo: Comirato A.-Comirato B.

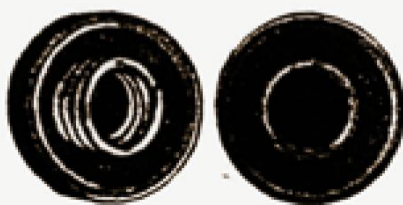
**Giro più veloce:** il 21. di Bertani-Taddei in 14'24"2/5, media km. 107.449.

**Categoria fino a 750:** 1. Baravelli-Soli (Fiat 500), che compiono nelle 6 ore km. 578.668, alla media di km. 96.446; 2. Sertorio-Alfieri, km. 565.687; 3. Tacchini-Dartagnan, chilometri 543.584; 4. Casalegno-Dama, km. 537.536; 5. De Santis-Berardini, km. 525.390; 6. Franceri-Badano, km. 522.492; 7. Carrano-Ruggero, km. 494.320; 8. Silvi, km. 476.235.

**Giro più veloce:** l'11. di Spornoro-Moscatelli in 15'22"2/5, media 100.692.

# SE CRISTOFORO COLOMBO

avesse avuta un'automobile, invece dell'uovo avrebbe inventato il nostro



## Il bottone Cro-mi

è istantaneo; aderisce perfettamente e a fondo (per effetto della speciale elica a molla che funziona come ventosa); non lascia traccie; resiste a qualunque trazione; non strappa; non buca; non arrugginisce.

# BOTTONE

IL BOTTONE BREVETTATO CRO-MI

È UN PRODIGIO DI  
RAZIONALE SEMPLICITÀ

## RIVOLUZIONE

la difficile arte di applicare le fodere alle carrozzerie, basata sinora sugli spilli o attacchi a spina che strappano, scappano, si perdono, pungono - o sui "poussoirs" che esigono lunga preparazione e rovinano permanentemente la carrozzeria.

F. A. P. - Via Baretta, 30 - TORINO