

La Panhard Dyna Grand Sport carrozzata da Ghia-Aigle

te vetturine sono disegnate da Michelotti, hanno una linea assai piacente e razionale ed hanno delle prestazioni di veri piccoli «puro sangue». La 750 cc sportiva, a 6000 giri rende 52 HP e raggiunge i 160 chilometri all'ora.

Salmson presentava la sua vettura «2300 sport» a 4 cil. già vista a Parigi e Talbot un coupé sportivo di 4500 cc., mentre anche Delahaye rappresentava la vecchia tradizione francese con le sue vetture carrozzate da Charron.

La Renault 4 HP costa in Svizzera 5575 franchi, la «Fregate» 10.500 franchi. La Simca «Aronde» 7985 franchi. Finalmente la Skoda cecoslovacca era



La Bentley carrozzata da Graber.

l'unica casa di questa nazione che partecipasse alla mostra.

Interessante una elaborazione sportiva realizzata in Svizzera dalla casa G.F.H. su Renault 4 HP. con applicazioni di Nardi e con una indovinatissima carrozzeria del torinese Motto.

Le carrozzerie

Abbiamo già detto del duetto italo-svizzero nella presentazione delle «fuori serie» a Ginevra. I nostri rappresentavano sempre i maestri, gli svizzeri i loro migliori allievi.

Pinin Farina presentava la sua Fiat T.V., una delle sue bellissime Ferrari



La Volkswagen carrozzata da Beutler.

375 cc. quotata al prezzo di 4490 franchi!

La Peugeot presentava la sua notissima «203» e si faceva ammirare il «pezzo da esposizione» costituito da una carrozzeria sospesa sui gruppi motore-trasmissione mostrando così tutti i segreti di costruzione di questa attraente vettura. Il prezzo era fissato a 7.400 franchi per il tipo corrente. Brillante lo stand di Panhard dove, oltre alla nuova «54» di modernissima concezione quotata 10.350 franchi ed oltre alla Dyna «Junior» a 8400 franchi, erano esposte anche delle riuscitissime elaborazioni sportive realizzate in Svizzera dalla Ghia-Aigle. Queste svel-

«3 litri» in colore «mountain blue» e la «p.f. 200» rosso fuoco trasformabile, che di volta in volta si è venuta raffinando e perfezionando. Interessantissimo l'anello aerodinamico della presa d'aria, ora facente funzione di autentico paracolpi, oltre alla più moderna linea del parabrezza.

Allemano ha avuto un successo personale con la sua snella Fiat «T.V.» e con la sua Panhard coupé. Touring non poteva mancare con la sua Alfa Romeo «sprint» in colore verde pisello mentre Viotti era fedele alle sue giardinette in cui è imbattibile. Quest'anno il telaio prescelto era naturalmente l'universale Fiat «103».

Stand d'eccezione quello di Ghia dove brillava la filante Fiat 8 V. ancora migliorata e veramente bellissima. Notevole anche un cabriolet su Fiat 1900 in colore bronzo e mascherina derivata dalla linea della Chrysler dello stesso Ghia.

Della Ghia svizzera, abbiamo già detto ogni bene per le sue Panhard. Worblafen presentava un dignitoso cabriolet su Lancia Aurelia ed anche uno su Alfa Romeo 2500 cc. oltre uno «hardtop» su Lancia Aurelia in due tinte.

Langenthal presentava un cabriolet Mercedes e Graber, oltre alle molte vetture esposte nei vari stands, un bel cabriolet su Alvis e due «hardtop», una su Alvis, l'altra su Bentley. Una serie di bellissime realizzazioni.

Beutler era riuscito a trasformare completamente delle Volkswagen in vetture di lusso e di gran linea forse con migliore successo del berlinese Rometsch. Peraltro queste trasformazioni non ci convincono molto, dato il tipo della vettura.

Imponente anche la mostra accessoristica e quella dei veicoli industriali che la mancanza di spazio ci costringe a trascurare su queste colonne. In tutti i campi, brillantemente rappresentate le maggiori industrie italiane che ancora una volta hanno saputo tenere ben alti i nostri colori in questo prestigioso salone internazionale sul quale da ogni parte del mondo converge l'interessamento generale.

GIOVANNI LURANI

(Foto Rodolfo Mailander)

Buferata di neve e pioggia dirotta non raffreddano il successo della «I Coppa del Mare e dei Monti», vinta da Piero Valenzano su Lancia 2500 G.T.

Piero Valenzano, su Lancia Aurelia 2500, ha vinto la prima Coppa del Mare e dei Monti, gara nazionale di turismo veloce, organizzata dall'Automobile Club di Genova, in occasione del cinquantesimo anniversario della sua fondazione. La competizione, valevole quale prova iniziale per la disputa del campionato italiano conduttori per le categorie di Serie Speciale, Gran Turismo e Sport di Serie, si è svolta in due giornate su un percorso di regolarità e di velocità di circa 574 chilometri complessivi sulle strade della Liguria e dell'alto Piemonte.

Diciamolo francamente: nessun'altra manifestazione avrebbe potuto celebrare più degnamente il mezzo secolo di vita dell'A.C.G. Ad esaltare le glorie del passato a noi piacciono, meglio delle patetiche evocazioni e dei commossi discorsi in chiave retorica, i fatti concreti: benissimo ha dunque operato l'Ente genovese offrendo alla memoria dei suoi pionieri non già targhe marmoree od altri più o meno splendidi omaggi di circostanza, bensì la viva e concreta testimonianza di una maturità organizzativa e tecnica tradottasi — nel caso particolare — in un autentico grande successo.

Un grande successo — sarà bene premetterlo subito — tanto più ammirevole perché conquistato a dispetto di quell'eterno «imponderabile» che anche questa volta ha voluto balzare capricciosamente alla ribalta, giuocando due brutti tiri ai promotori della sua patetica iniziativa.

Il primo dei «babau» che tentò di osteggiare la riuscita della corsa fu costituito dalla pubblicazione dei nuovi regolamenti sportivi, avvenuta poche settimane prima della gara. Ciò impedì ad alcune Case di adeguare le loro vetture alle norme recentemente previste e comportò un notevole disagio da parte degli automobilisti, sia per la scelta delle macchine, sia per la messa a punto delle macchine stesse in vista della competizione.

La seconda incidenza negativa si manifestò con l'inclemenza del tempo che in entrambi i turni di gara mise a durissima prova la «tenuta» dei mezzi meccanici e le doti dei singoli concorrenti, impegnandoli al limite estremo della resistenza fisica e della personale perizia di guida.

Cinquantatré partenti, un intervallo di soli 22 secondi tra i primi cinque classificati nella graduatoria assoluta finale, nessun incidente di rilievo nel corso dell'appassionante contesa (nonostante la pioggia, il fango e una



Dopo il Sestriere Piero Valenzano ha messo in carriere anche la prima Coppa del Mare e dei Monti brillantemente organizzata e condotta a termine dall'A. C. Genova, nonostante l'improvviso accanirsi degli elementi atmosferici. Validissima collaboratrice della vittoria assoluta di Valenzano la formidabile Lancia Aurelia 2500 G.T.



Salvatore Ammendola e la sua elegante Ferrari-Pinin Farina stanno per scattare per il tratto a cronometro Prato-Colle dei Boasi. Nella classifica generale Ammendola finirà secondo assoluto.



Il famoso vagone ferroviario trascinato chissà come sino al Passo S. Giacomo nell'alta Val Formazza sorprende forse meno il turista che non il vedere la elegante Maserati 2000 sport di Sergio Mantovani in questo quadro d'alta montagna invernale. Eppure su strade di questo genere il brillante pilota milanese ha totalizzato il miglior tempo sul tratto Chiusavecchia - Col di Nava. Poi una semi valanga ha bloccato irrimediabilmente la macchina annullando gli sforzi del pilota.

vera e propria tempesta di neve) dicono come ogni difficoltà sia stata brillantemente superata grazie all'impeccabilità dell'organizzazione e alla bravura dei partecipanti a questa prima edizione di una corsa che si inserirà

senza dubbio tra le tipiche manifestazioni dell'automobilismo sportivo italiano.

Ed eccoci alla cronaca dell'importante avvenimento che per due giorni ha mobilitato gli « aficionados » del vo-



La linea elegantissima conferita alla Fiat 1100/103 - T.V. dalla magica mano di Pinin Farina ha contribuito ad accrescere le prestazioni di questa nervosissima media vettura italiana denunciandone tutte le doti atte all'impiego sportivo. E sulle innevate strade della Coppa del Mare e dei Monti dell'A. C. Genova se ne è avuta una chiarissima dimostrazione. Ecco qui in piena azione sotto la tormenta, la bella vettura di Luciano Ciolfi vittoriosa nel Gruppo Vetture Gran Turismo, classe fino a 1300 cc.

lante appartenenti alle più note Scuderie nazionali.

Alle ore 6 di sabato 13 marzo i cronometristi Jannantuoni e Linke hanno dato il via alla prima vettura, la *Dyna Panhard* di Zucchelli, seguita ad un minuto dalla *Renault 750* di Gian Carlo Sala. Nonostante la pioggia e la ora mattutina molti tifosi erano convenuti a salutare i propri beniamini.

Le partenze si sono susseguite regolarmente, di minuto in minuto, con un intervallo maggiore tra le singole classi di vetture. Molti applausi per i favoriti della vigilia: il campione italiano Piero Carini e il giovane Luigi Taramazzo per la classe Turismo di Serie Speciale oltre 1600; Ettore Contini e Pietro Valenzano per la Gran Turismo oltre 2000; Oreste Fezzardi per la Sport di Serie fino a 1300; Elio Zagato (che pilota per la prima volta una *Moretti* bialbero carrozzata dalla sua officina) per la classe fino a 750. Cordialmente acclamato l'unico equipaggio femminile a bordo di una *Fiat 500 C*: la signora Evelina Berio De Nicolay e la sua « seconda guida » Ilde Costella.

I passaggi in riviera si susseguono regolarmente fino al traguardo controllo di Imperia. Vivo interesse suscitano le tre rosse *Ferrari 3000* di Ammendola, Luglio e Gerini e la bellissima *Maserati 2 litri* di Sergio Mantovani: tutte vetture, queste, che « ab initio » sembravano candidate alla vittoria assoluta.

Dopo Imperia il maltempo si accentua: la parte alta del primo tratto cronometrato *Chiusavecchia - Col di Nava* è coperta da uno strato di cinque centimetri di neve. La gara di velocità in salita che qui si sviluppa su un percorso di Km. 28,400 vede primeggiare tra le *Turismo Serie Speciale* Franco Zoppoli (*Renault*) nella classe 750, Luciano Gianni (*Fiat 103 Superba*) nelle fino a 1300, Francesco Gualco (*Fiat 1400*) nelle fino a 1600, Luigi Taramazzo (*Alfa Romeo 1900*) nelle oltre 1600.

Nella *Gran Turismo* si affermano il romano Luciano Ciolfi (*Fiat 103 P. Farina*) nelle fino a 1300, Carlo Leto di Priolo (*Fiat 8 V.*) nelle fino a 2000 e Pietro Valenzano (*Lancia Aurelia 2500*) nelle oltre 2000.

Tra le *Sport di Serie* guidano i gruppi Giuliano Ronzoni (*Fiat Zagato*) nelle 750, Guido Petracchi (*Zagato 1103 G. T.*) nelle fino a 1300 e Sergio Mantovani (*Maserati 2000*) nelle oltre 1300.

La classifica assoluta del tratto Chiusavecchia-Col di Nava vede al comando Sergio Mantovani (25'20"6) seguito nell'ordine da Taramazzo (25'25"8), Valenzano (25'36"4), Carini (25'41"6) e Leto di Priolo (25'53"4).

La successiva marcia di avvicinamento a Genova attraverso l'alto Piemonte è fortemente ostacolata dall'imperversare della neve che si scatena sui concorrenti soprattutto nella zona da Ceva al Montezemolo.

La *Maserati* di Mantovani è bloccata senza scampo a ridosso di una quasi-valanga. Le *Ferrari* si trovano pure in difficoltà (la neve sul Cadibona ha raggiunto i 30 centimetri) e Valenzano, che conta molto sul margine di potenza della sua ottima *Lancia Aurelia*,

pregusta già il successo che non potrebbe essergli contrastato, a quanto si presume, se non dall'*Alfa* di Taramazzo o da quella di Carini, dalla *Fiat 8 V* di Leto di Priolo o dalla *Ferrari* di Ammendola.

Mentre ci si avvicina al secondo tratto cronometrato, il *Prato-Colle di Boasi* (di 12 km.), Zoppoli è costretto al ritiro da noie ai freni, Zagato deve abbandonare per un guasto alla frizione, Colombo rinuncia per la rottura del collettore di aspirazione. Altri concorrenti debbono arrendersi alla bufera. Restano in gara 41 piloti.

Nel puntare verso Boasi la lotta tra gli alfieri della Janua, Valenzano e Taramazzo, è combattutissima: verrà poi risolta sul Bocco. Per intanto il secondo tratto a cronometro vede i seguenti successi parziali. *Turismo Serie Speciale* - fino a 750: Giancarlo Sala (*Renault*) in 11'50"; fino a 1300: Luciano Gianni in 10'15"3; fino a 1600: Francesco Gualco in 11'54"4; oltre 1600: Luigi Taramazzo in 10'10"8.

Gran Turismo - fino a 1300: Luciano Ciolfi in 10'33"9; fino a 2000: Leto di Priolo in 10'21"4; oltre 2000: Pietro Valenzano in 10'00"7. *Sport di Serie* - fino a 750: Guarnieri-Brancalion (*Dyna Panhard*) in 11'35"; fino a 1300: Guido Petracchi in 10'54"4; oltre 1300: Salvatore Ammendola (*Ferrari 3000*) in 10'08"7.

Dopo i primi due tratti a cronometro la classifica assoluta era guidata da Taramazzo (35'36"6) con appena mezzo secondo di vantaggio su Valenzano (35'37"1). Seguivano Carini (36'1"9), Leto di Priolo (36'14"8) e Della Favera (*Alfa Romeo 1900*, 36'38"6).

I risultati del terzo tratto *Borgonovo-Passo del Bocco* di km. 14,700 confermano esattamente quelli di Boasi fatta eccezione per la classe oltre 1600 della *Turismo di Serie* ove s'affermava Carini. Taramazzo, giunto terzo nonostante la disperata resistenza, perdeva così i contatti con Valenzano.

Alla fine della giornata, ultimato il primo itinerario, la graduatoria registrava appunto il primato di Valenzano, con il tempo totale di 50'00"5. Dopo di lui si allineavano Taramazzo (50'21"4), Carini (50'37"4), Leto di Priolo (50'46"6), Ammendola (50'57"5), Della Favera (51'22"5), Luglio (51'33"8) e Gianni (51'55"5).

Domenica i trentasei concorrenti « superstiti », scampati alla massacrante selezione del giorno precedente, affrontavano impavidi — ancora sotto la pioggia scrosciante — le due edizioni della *Pontedecimo-Giovi*.

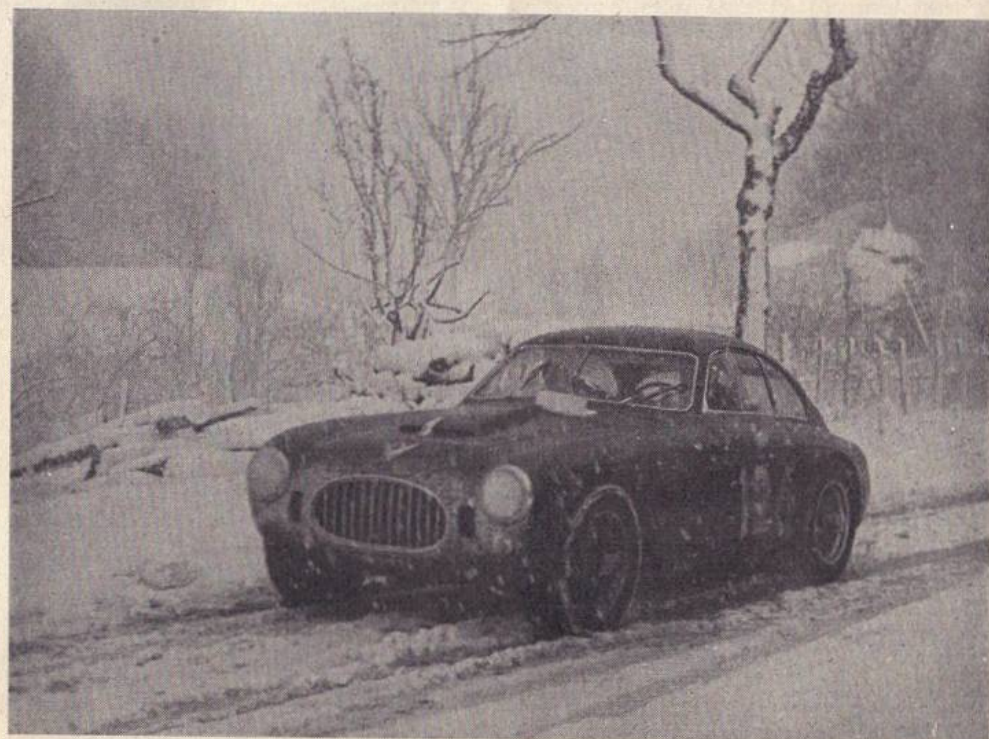
Nella *Turismo Serie Speciale*, classe fino a 750, Gian Carlo Sala si aggiudicava in bellezza entrambe le prove senza riuscire tuttavia a colmare il distacco impostogli da Bigi sul Col di Nava. Nella medesima categoria, classe fino a 1300, altra doppia vittoria di Luciano Gianni. Nella fino a 1600 un successo di Gualco e uno di Cerrone. Nella oltre 1600 la prima prova toccava a Carini e la seconda all'indomabile Taramazzo. Tra le *Gran Turismo* fino a 1300 ancora due incontrastate affermazioni di Ciolfi. In quelle fino a 2000, netto dominio di Leto di Priolo. Nella oltre 2000 magnifici « exploits » finali



Dalla eterna primavera romana alle nevi della Liguria: Gerino Gerini è scivolato con la sua potente Ferrari 3000 sul ghiaccio e sotto l'imperversare della tormenta tenta ora di liberare le lamiere dal murello.

dell'ottimo Valenzano, avviato al sicuro trionfo. A Ronzoni-Giuliano (su *Zagato*) andava uno dei due successi delle *Sport di Serie* fino a 750, mentre l'altro era appannaggio di Guarnieri-Brancalion. Nelle fino a 1300 « doppietta » dell'ottimo Fezzardi. Tra le oltre 1300 la prima prova era vinta da Luglio e la seconda da Ammendola che conquistava così il secondo posto nella classifica finale assoluta precedendo nell'ordine Leto di Priolo, Taramazzo e Carini.

Per quanto si attiene alle valutazioni individuali di merito relative ai singoli concorrenti, ci pare che esse traspiano implicitamente dai citati elementi di cronaca. Vogliamo tuttavia sottolineare ancora la splendida prestazione del vincitore assoluto e lodare con il suo, il coraggioso comportamento di Taramazzo, quello di Ammendola, di Luglio, di Leto di Priolo, di Gualco, di Ciolfi, di Bigi, della signora Evelina Berio De Nicolay (piazze con la sua « partner » più che onore-



Attraverso la tormenta fila la grossa Fiat 8-V di Carlo Leto di Priolo mettendo in risalto le sue particolari doti di stabilità e di aderenza. La prova di Leto è stata davvero maiuscola e merita ogni plauso.



ARTEFICI E PROTAGONISTI DELLA «1ª COPPA DEL MARE E DEI MONTI»: A sinistra, «Luisin» Beccaria con la bandiera a scacchi ed il comm. Giovanni Peragallo, Presidente dell'A. C. Genova, alla cui passione si deve il successo della indovinata e riuscita manifestazione. - A destra, Piero Valenzano il gran vincitore della gara genovese con la Lancia Aurelia G.T. 2500 ed il suo partner Sposetti che sorregge soddisfatto la imponente coppa vinta dall'equipaggio.

volmente) e di tutti gli assi delle scuderie Farina, Janua, Quinto, Sant'Ambroneus, ecc., battutisi con meraviglioso entusiasmo.

E infine indispensabile una vivissima espressione di compiacimento per la

perfezione dell'apparato organizzativo, la cui imponenza risultava evidente quando si consideri che erano mobilitati ben 25 commissari sportivi, 3 commissari tecnici e uno stuolo di ottimi cronometristi (agli ordini, questi ulti-

mi, dello «spacca-secondi» rag. Jannantuoni). Un perfetto collegamento telefonico ha permesso di redigere le varie classifiche a tempo di record.

Larga parte del grande successo ottenuto dalla competizione va attribuito «ad personam» al presidente dello Automobile Club di Genova, gr. uff. Giovanni Peragallo, che ha curato direttamente, insieme al dott. Lauro Pallotta, la messa in moto della manifestazione. Con loro si sono prodigati oltre misura il direttore della corsa, comm. Beccaria, il segretario di gara, dott. Ferrari, il vice segretario, sig. Paganini, i direttori dei tre tratti cronometrati, dott. Salengo, comm. Dallarso e rag. Bianco, il presidente della Commissione sportiva, comm. Grondona e gli infaticabili collaboratori Semeria, Morello e Cavenago. Ottimo il servizio dell'ufficio stampa affidato ai colleghi Zoppoli e Cafferata.

Erano presenti alla gara — il cui svolgimento, lo ripetiamo, può sinceramente definirsi esemplare — il campione motonauta Achille Castoldi, in rappresentanza della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana, insieme al segretario della stessa C.S.A.I. avv. Vittorio Fornario.

Ed ora — dopo le molte meritate felicitazioni — si impone un augurio. Ecco: che le prossime dispute della «Coppa del Mare e dei Monti» siano sempre degne di questa sua bellissima edizione battesimale.

DARIO G. MARTINI



Il giovane Giuseppe Bigi, brillante vincitore della Classe 750, categoria Turismo Speciale, su Fiat 500-Testa Superba, riceve la Coppa dal Comm. Peragallo mentre «Luisin» Beccaria guarda compiaciuto.

La classifica ufficiale:

GRUPPO VETTURE TURISMO
DI SERIE SPECIALE

Classe fino a 750 cmc.: 1. Bigi Giuseppe, Fiat 500 C., in 1.17'47"8/10; 2. Salaa G. Carlo, Renault 750, 1.19'51"5; 3. Filatori Umberto, Dyna Panhard 750, 1.22'9"6; 4. Pittoni Carlo, Fiat 500 C., 1.27'14"6; 5. Berio De Nicolay, Fiat 500 C., 1.27'51"7.

Ritirati: Zucchelli, Bricchetti, Cucco, Zoppoli Franco, Costella.

Classe da 751 a 1300 cmc.: 1. Gianni Luciano, Fiat Superba 103, 1,7'6" e 1/10; 2. Panarello Bruno, Fiat Superba 103, 1,12'38"3; 3. De Sanctis Gino, Fiat 103, 1,14'31"4; 4. Pelli Carlo, Fiat 103, 1,14'48"3; 5. Alquati Stefano, Fiat 103, 1,21'17"2.

Ritirati: Colombo, Tinelli.

Classe da 1300 a 1600 cmc.: 1. Gualco Francesco, Fiat 1400, 1,6'3"1/10; 2. Cerrone Giuseppe, Fiat 1400, 1,16'59" e 9/10.

Non classificato per superato orario limite di arrivo a Genova: Clavarezza.

Classe oltre 1600 cmc.: 1. Tamarazzo Luigi, Alfa Romeo 1900, 1,5'32"5/10; 2. Carini Pietro, Alfa Romeo 1900, 1,6'1"3; 3. Cestelli Guidi Guido, Alfa Romeo 1900, 1,8'2"2; 4. Servadei Marcello, Alfa Romeo 1900, 1,13'13"6.

GRUPPO VETTURE GR. TURISMO

Classe fino a 1300 cmc.: 1. Ciolfi Lu-



Dopo la dura fatica Guido Petracchi ed Oreste Fezzardi con le rispettive seconde guide. Questi due equipaggi sono stati i tenaci protagonisti di una vivace battaglia condotta con le Fiat-Zagato 1100 G.T.

ciano, Fiat 103 P. Farina, 1,9'14"2/10; 1,8'46"3; 3. Campanaro Renato, Lancia Aurelia B. 20, 1,12'30"8; 4. Quartara Emanuele, Lancia Aurelia B. 20, in 1,15'37"2; 5. Sorani Vittoriano, Alfa Romeo 1900 1,18' e 5/10.

Classe da 1301 a 2000 cmc.: 1. Leto Di Priolo Carlo, Fiat 8V, 1,5'31"7/10; 2. Martinengo Cesaresco, Fiat V. 8, in

Ritirato: Mingozzi.
Classe oltre 200 cmc.: 1. Valenzano



ATTORI DELLA «1ª COPPA DEL MARE E DEI MONTI»: A sinistra, i due vincitori della classe fino a 1300, rispettivamente Luciano Gianni (a sinistra) per la Turismo Speciale con la Fiat Superba messa a punto dal padre e Luciano Ciolfi per la Gran Turismo con la elegantissima Fiat 1100 T.V. carrozzata da Pinin Farina. - A destra, il capitano Costa (a sinistra) e Francesco Gualco, vincitori della classe fino a 1600 cc. Turismo di serie speciale.



Quando sul ghiaccio manca l'attrito è d'uopo una spintarella. Ecco il « coéquipier » di Guidetti, finito secondo di classe con la Zagato 1100 G.T. in azione su un falsopiano dell'Appennino Ligure. Un davvero « benemerito » è pronto a dar man forte all'equipaggio della Scuderia St. Ambroeus.

Piero, Lancia Aurelia 2500, 1,5'10"1/10; 2. Cangiotti Carlo, Lancia Aurelia 2500, 1,8'7"2; 3. Contini Ettore, Lancia Aurelia 2500, 1,8'53"1.

CATEGORIA SPORT

Gruppo Vetture Sport di serie

Classe fino a 750 cmc.: 1. Ronzoni-Trabattoni, Fiat Zagato 750, 1,14'47" 1/10; 2. Guarnieri-Brancaleon, Dyna Panhard 750, 1,14'54"3; 3. Messedaglia Luigi, Dyna Panhard, 1,18'10"1.

Ritirati: Lippi, Manzini, Zagato.

Classe da 751 a 1300 cmc.: 1. Petracchi Guido, Fiat Zagato 1103, 1,10'40" 7/10; 2. Fezzadri Oreste, Fiat Zagato 1103, 1,10'55"3. Ritirato: Lena.

Classe oltre 1300 cmc.: 1. Ammendola Salvatore, Ferrari 3000, 1,5'24"2[10 2. Luglio Camillo, Ferrari 3000, 1,6'10"; 3. Richter Gustavo, L. Aurelia B. 20, 1,26'39"4. Ritirati: Mantovani, Gerini.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Valenzano Piero 1,5'10"1/10; 2. Ammendola Salvatore 1,5'24"2; 3. Leto di Priolo Carlo 1,5'31"7; 4. Taramazzo Luigi 1,5'32"5; 5. Carini Piero 1,6'1"3.

Il "Lampo Rosso" di Taraschi prossimo all'esordio

Riconosciuto il fallimento della F. 3 in Italia per mancanza di gare e dopo l'unanime riconoscimento da parte di organizzatori, piloti e pubblico circa la monotonia che le gare riservate alla 750 cc. Sport cominciano a mettere in evidenza, le piccole cilindrato si sono orientate decisamente con il 1954, verso la 750 corsa pur non trascurando, ovviamente, la 750 Sport.

Dopo le riunioni dei costruttori alla A.N.F.I.A.A. di Torino e delle Commissioni Sportive a Roma, i costruttori italiani della categoria minima si sono trovati d'accordo sulla necessità di dare un'impronta più vasta alla produzione Corsa e ciò anche per il fatto che è ora, in Italia, di aggiornarsi su di una categoria in cui gli stranieri (ed in particolar modo gli inglesi) hanno stabilizzato una supremazia fino al '53 indiscussa.

Pertanto nelle officine di Moretti, Taraschi, Stanguellini e degli altri costruttori di 750 cc. si è provveduto alla costruzione di vetture monoposto 750 cc. corsa.

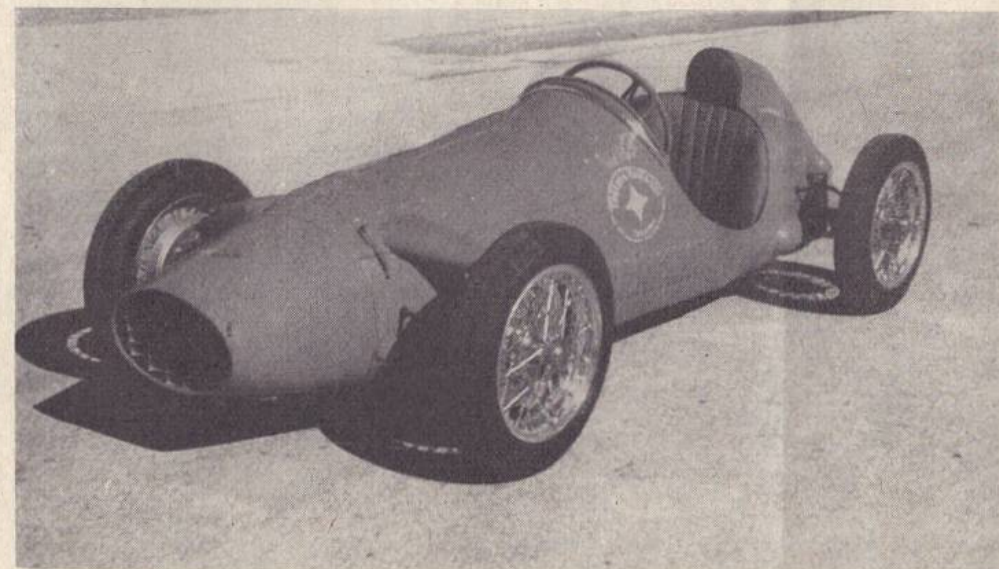
La prima ad essere presentata alla stampa sportiva è stata la meravigliosa vetturessa di Taraschi: una Giaur 750 cc. monoposto, adatta sia alla corsa che alla F. 1 mediante applicazione del compressore.

Questa vetturessa, battezzata « Red-

Blitz » (Lampo-rosso), ha effettuato tutti i collaudi necessari ed ha fornito ottime prove anche su strada.

Il suo duplice impiego, le sue caratteristiche e la sua estetica veramente inconfondibile, ne fanno una novità nel

campo dell'automobilismo europeo e fanno prevedere (anche se non sono stati resi noti tutti i dati particolari) che il 1954 vedrà un sensibile calo della supremazia straniera sulle piste automobilistiche italiane. (E.C.)



La Giaur 750 cc. monoposto - modello Red-Blitz - adatta sia alla 750 Corsa che alla F. 1 mediante l'applicazione del compressore. Questa vetturessa teramana dovrebbe raggiungere una velocità di circa 180 Km.h. (Foto Di Nicola, Teramo)



La gloriosa Maserati
vince ancora . . .



LA MASERATI 2 LITRI SPORT

CIRCUITO DI INTERLAGOS

1° Emanuel De Graffenried
con MASERATI 2 litri
alla media di Km. 106,660

CIRCUITO DI GAVEA

1° Emanuel De Graffenried
con MASERATI 2 litri
alla media di Km. 76,430

Società ALFIERI MASERATI

MODENA - Via Ciro Menotti 322 - Tel. 23-451