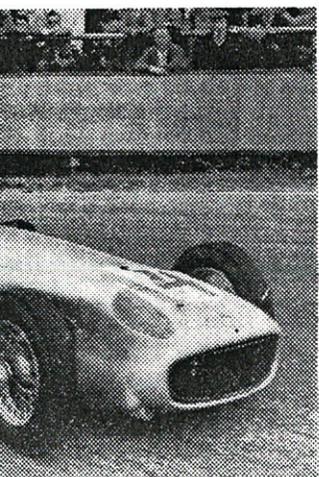


reali possibilità dei bolidi verdi è, pertanto, rinviata. Comunque, in vista delle future gare, non si deve sottovalutare il pericolo che essi rappresentano.



Montecarlo la sua grande desiderio: battere Fangio — cioè da quando i due con la Mercedes — che Moss non essere inferiore a Fangio. dato questa possibilità.

Tra i piloti, oltre a Moss e Fangio, che debbono essere considerati su un piano superiore, chi si è messo in particolare luce è stato Collins, che era in seconda posizione quando ha ceduto la sua macchina a Fangio. Il pilota inglese può ormai essere consi-

nuove gare ministeriale

dei tempo di chiusura delle strade a 3 ore.

Sono state approvate inoltre le seguenti gare sociali:

Bologna-S. Luca, eliminatória regionale, Piediriga (Macerata), Trento-Bondone (Aosta), Entroubles purchè la competizione sia disputata durante il periodo nel quale il passo del Gran S. Bernardo è chiuso al traffico per la neve. Eliminatória volante d'argento-Predappio bivio Collina (Forlì) Corsa, Lessolo-Alice (Ivrea), Corsa in salita del Tonale (Venezia) Coppa del Pasubio (Vicenza), Coppa Eremo del Vesuvio (Napoli), Eliminatória volante d'argento Biella-Pettinengo, Campione-Vetta d'Enza, (Reggio Emilia) Coppa dei Laghi (Roma), Castel d'Arquato-Vernasca (Piacenza). Il comitato si è espresso sfavorevolmente per le seguenti competizioni Coppa Taras, Tverres-Brusson (Aosta).

Si disputerà il 2 giugno

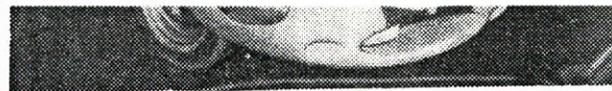
La Vermicino-Rocca di Papa

Il 2 giugno prossimo si disputerà la classica gara Vermicino-Rocca di Papa sul percorso omonimo. Alla manifestazione, che sarà organizzata dall'Automobile Club di Roma hanno data la propria adesione numerosi campioni. Infatti quest'anno la manifestazione assumerà una particolare importanza essendo valevole per il Campionato Italiano Conduttori - Gruppo Gran Turismo e Turismo normale, per l'assegnazione del Trofeo della Montagna e per il Campionato Italiano Scuderie.

Saranno ammesse alla gara le vetture Turismo di Serie Normale (Classe 750, 1300 ed oltre); le vetture Gran Turismo (Classe 750, 1300, 2000 ed oltre 2000) e le vetture della

Degli italiani, Perdica ha corso meglio lo scorso anno. Musso è stato sfortunato ed è stato costretto al ritiro molto presto. Castellotti, dal canto suo, è stato, pure egli, sfortunato, ma probabilmente non era in una delle sue migliori giornate. Comunque, certi spunti hanno ancora una volta confermato la sua classe.

Edoardo Sangiorgio



Questa è la Jaguar con motore ad iniezione diretta che ha corso a Sebring e che è stata sconfitta dalla Ferrari. Di questo modello la Jaguar ha tenuto nascoste le caratteristiche tecniche e non è trapelato alcun particolare. Gli organizzatori della 1000 Km. del Nurburgring assicurano che questa vettura parteciperà alla loro competizione, ma la cosa non è certa.

Il Gran Premio dell'Aerautodromo

Bene Taraschi ma sfortunato Frascchetti nelle 750
Siracusa sulla Stanguellini vince nelle 1100

MODENA - Peccato che il G.P. dell'Aerautodromo non abbia avuto quel successo di pubblico che l'importanza della manifestazione, voluta (e perfettamente organizzata) dagli amici della Scuderia Aspromonte comm. Siracusa e dott. Montemarani, avrebbe richiesto. Vi diciamo subito il perché di questo... assenteismo. La concomitanza di altro avvenimento locale (la partita Modena-Brescia di calcio) e il Gran Premio di Montecarlo. Non era, infatti, possibile avere di più e per quanto tutti si



Francesco Siracusa ovvero: una vittoria siciliana in una corsa calabrese a Modena.

siano prodigati al massimo per dare il giusto lustro alla manifestazione modenese (che è venuta a interrompere la lunga monotona attesa di una corsa automobilistica a Modena), il successo di pubblico non si è verificato.

Non è venuto meno, al contrario, quello tecnico e, sotto questo aspetto, parecchi sono i rilievi che si possono fare e le risultanze che si possono trarre. Sulla pista modenese nella classe 750 erano impegnate, soprattutto, Osca e Stanguellini. Si attendeva la prova delle Osca in circuito dopo la bellissima affermazione su strada nella Mille Miglia. Ma il confronto è mancato perché Cabanica è stato costretto al ritiro dopo pochi giri per guasto meccanico. Peccato: abbiamo visto il cav. Ettore Maserati mordersi le labbra. Ci avrebbe tenuto moltissimo di veder sfrecciare vittoriosa la sua vuletta di nuovissima concezione sulla sicura ma difficile pista modenese. Invece del duello Osca-Stanguellini si è avuto lo scontro Stanguellini-Giaur e il forte Taraschi ha aiutato il meglio sugli uomini della casa modenese che si sono battuti al massimo.

Diciamo subito che ci attendevamo qualche cosa di più da Sesto Leonardi, battagliero si ma non tanto da infastidire troppo Taraschi che aveva preso il comando della corsa. Bellissima, invece, la prestazione del giovane Frascchetti, che dopo aver superato il suo compagno di squadra Leonardi andava alla caccia di Taraschi. Un malaugurato «testa e coda» ha vietato a Frascchetti di poter coronare il suo

Servizio "MOTOR"

te le Osca, scendevano in pista i piloti ufficiali della Stanguellini, i clienti dell'Osca più qualcuno con la Ermini e la Gianini.

Come era prevedibile dopo uno scatto di Francesco Siracusa, era Rossi a prendere il comando; ma il pilota della Osca doveva fermarsi ai boxes e a metà corsa le posizioni erano già chiarissime, come indicavano le previsioni. Siracusa risaliva posizioni su posizioni limitato da Placido. Entrambi si sistemavano rispettivamente al primo posto e al secondo posto e non erano più disturbati. La Stanguellini,

che pure sfortunata nella prima prova aveva dato a vedere la potenza e la regolarità dei suoi mezzi, coglieva così in questa difficile categoria una significativa vittoria con Siracusa seguito da Placido.

L'organizzazione è stata perfetta. Bene l'ufficio stampa diretto da Guzman. Una parola di lode al dott. Montemarani.

Dobbiamo aggiungere che la Stanguellini ha dimostrato di avere una organizzazione perfetta che gli consente questi successi. Al box della casa col commendator Vittorio Stanguellini era il Direttore Sportivo ragioniere Adolfo Bedoni che ha ottimamente regolato la corsa dei piloti della casa.

Mario Morselli

Cestelli Guidi (Mercedes) nella giornata dei primati

Nella IV Giornata dei Primati, indetta ed organizzata dall'Automobile Club di Roma sul rettilineo del Viale Cristoforo Colombo a Castelfusano, si sono avuti risultati soddisfacenti anche se non eccezionali. Trattandosi di una gara riservata alle vetture Turismo e Gran Turismo e Sport, e non alle vetture più propriamente da record si può essere complessivamente soddisfatti dell'esito della gara, che ha riscosso un buon successo spettacolare.

Il motivo più interessante della giornata è stato fornito dalla Mercedes 300 SL di Cestelli Guidi che si è imposta nel miglio da fermo e lanciato ed anche nelle prove non ufficiali del chilometro lanciato e da fermo. Nel miglio da fermo Cestelli ha ottenuto la media di Km/h. 151,269 mentre Federici su Ferrari Gran Turismo realizzava km/h. 137,289, e Bernabei su Ferrari 3000 Sport 148,936. Nel miglio lanciato Cestelli otteneva la media di 224,559, Federici 206,178, e Bernabei 218,627.

Da rilevare la duplice afferma-

zione della Fiat 600 di Berardi sulla Panhard di Corcos, l'affermazione della signora Cestelli Guidi nella categoria Turismo normale 2000, la vittoria della Maserati 2000 GT ai danni dell'Alfa SS, e il successo di Morrettini (Turismo speciale 750) nel miglio lanciato con la Fiat 500, mentre nel miglio da fermo si era affermata la 600.

Alla manifestazione, di cui era Direttore di gara il dr. Carlo Pettiti Direttore dell'A.C. Roma, hanno presenziato il dr. Monaco Piero Taruffi e Gino De Sanctis.

una Maserati 2500 alimer carburatori ha vinto mente. E' un successo significa alquanto l'ambien denese interessato sop perché erano state fatte illazioni poco piacevoli della Maserati dopo le Miglia. E' stato dunque mostrato che le Maserati sentate a Montecarlo erano messe a punto perfette e che le modifiche te hanno pienamente so to. Basti dire che le vetture la squadra ufficiale sono te tutte al traguardo.

Una giornata di successo, dunque, per i rati e che renderà più si e più operanti ancora dirigenti.

Dobbiamo dire di Motatosi quel gran campione ormai tutti conoscono. giurata a Fangio, sin po, e il colpo gli è Chissà che il nervosismo campione del mondo derivato appunto dalla azione di dover lottare avversario tenacissimo roso.

Si dice a Modena che serati ha dimostrato la efficienza del suo telaio i suoi freni in confronto

RINVIATO

il G.P. Valentini

Il Gran Premio del tino e la Coppa Città rino in programma pomenica 20 e sabato 19 non si disputeranno ne ni previsti.

Infatti le Case che dno inviare le proprie alla corsa torinese di la uno — e che rappresentavano l'élite del momento — ché si trattava di F. Maserati, Connaught, i dini — hanno comunicato essere impossibilitate aviare i propri mezzi: no, a causa dei danni tati dagli stessi nella di Montecarlo.

Pertanto l'Automobil di Torino è stato co a rimandare la competizione — che si annunciava interessante — a data stinarsi, e lo stesso ha dovuto subire la Coppa Città di Torino. E' da augurarsi che interessanti manifestazioni rinesi possano svolgersi breve tempo, e che ma la inflazione del cale sportivo, si riesca a una data adatta e libe altre competizioni.

un tipo di

ESTRATTO LISTINO

6 MAGGIO 1956



PARILLA 125 cc. 2 tempi

Le classifiche

GRUPPO GRAN TURISMO
CLASSE FINO A 2600 CMC.

MIGLIO DA FERMO
1. Vari Gioacchino (Aurelia 2500) in 41"6, m. 139,269; 2. Nataloni Germano (id.) in 42"3, m. 136,965.

MIGLIO LANCiato
1. Nataloni Germano (Aurelia 2500) in 36"2, m. 191,841; 2. Vari Gioacchino (id.) in 36"4, m. 190,580.

CLASSE OLTRE 2600 CMC.
MIGLIO DA FERMO
1. Cestelli Guidi: Guido (Mercedes) in 38"3, m. 151,269; 2. Federici Roberto (Ferrari) in 42"2, m. 137,289.

MIGLIO LANCiato
1. Cestelli Guidi: Guido (Mercedes) in 25"8, m. 224,559; 2. Federici Roberto (Ferrari) in 28"1, m. 206,178.

GRUPPO TURISMO SERIE NORMALE
CLASSE FINO A 1300 CMC.
CLASSE FINO A 1600 CMC.
MIGLIO DA FERMO
1. Bonanno di Linguaglossa (M.G.) in 1'02"9, m. 92,108