

Una nuova "trasformazione" della Fiat 1100

Abbiamo già avuto campo di osservare come la Fiat-1100 sia la vettura che alletti il maggior numero di « trasformatori ».

Ad ogni corsa della categoria sport se ne trova qualcuna e se qualche buona costruzione è dato vedere, molte ve ne sono raffazzonate alla meglio, con soluzioni che nulla hanno di tecnico e di meccanico ma solo ispirate ad empirismo se non ibridismo.

E non parliamo poi delle numerose lettere che ci vengono inviate da appassionati desiderosi di entrare nell'agone sportivo e che

biente e nei tecnici del ramo anche se al momento non ha ancora conseguito affermazioni di particolare risalto. La messa a punto si sa quanto sia lunga e difficile specie nelle condizioni in cui ci si trova oggi, ossia senza più a disposizione quell'ottimo banco prova costituito dall'autodromo di Monza che, dolorosamente, pare ormai non debba più costituire che un nostalgico ricordo...

Alludiamo alla bella vettura che alle ultime corse della categoria sport è scesa in

bandonare. Sono gli incerti della preparazione a cui tutti devono sottostare, ma la preparazione di questa vettura non ha subito soste per questo. Sappiamo anzi che in recenti prove ufficiose sull'autostrada ha dato dei tempi assai interessanti che qui non siamo autorizzati a rivelare.

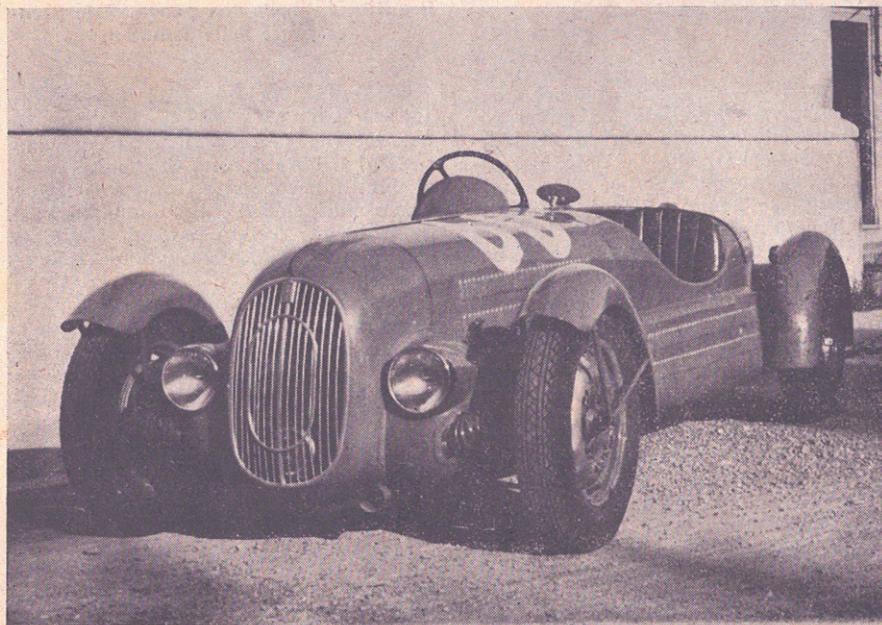
Nei tre circuiti suddetti tutti hanno guardato con interesse a questa vettura che è opera di un anziano del mondo automobilistico e per questo appunto dà affidamento. Il nome di Sergio Carnevali può dir poco alle giovani reclute del nostro mondo ma dice molto a chi in questo ambiente vive da anni. Questi ricordano appunto come il varesino Sergio Carnevali abbia sempre partecipato attivamente al movimento sportivo e di certezza lo sappiamo partente in circa una trentina di gare coronate anche da qualche vittoria e da buoni piazzamenti con macchine di diversa marca e diverse cilindrate come le Rally, le Austri, le Bugatti e da ultimo anche con la M.B., tutte macchine meticolosamente preparate dal Carnevali stesso nella sua bella officina per meccanica di precisione di Gemonio.

La vettura che qui illustriamo e che si è messa in luce nelle recenti prove, trasformata dal padre e guidata dal figlio, non è poi la prima costruita in quanto già altre ne circolano tra cui una che è stata acquistata da Giuseppe Gilera ed un'altra che ha pure partecipato a qualche recente corsa alla guida del proprietario sig. Testi.

Nella sua costruzione il Carnevali mira a raggiungere il miglior coefficiente nel rapporto potenza/peso e già buoni risultati si sono ottenuti in quanto dal motore si sono raggiunti i 58 CV contro un telaio di circa 550 chili più 60 Kg. di carrozzeria. Nella costruzione del telaio ci si è ispirati ai concetti costruttivi aeronautici ed infatti predomina l'uso delle lamiere imbottite.

Viva ammirazione ha riscosso la finitura di questa vettura, che anche l'occhio oggi vuole la sua parte.

Sergio Carnevali, animatore tra l'altro delle attività automobilistiche del varesotto, considera l'attuale stagione come sperimentale e nella prossima certamente avremo occasione di ritornare a parlare di questa sua bella e interessante trasformazione.



La « trasformazione » Carnevali della Fiat-1100 si ammira anche per la piacevolezza della linea e per la meticolosità della rifinitura.

tranquillamente chiedono di inviar loro i dati esatti per trasformare in bolide una normalissima Fiat-1100.

Ultimamente ci sono stati richiesti consigli per montare a scopo sportivo e per economia, un motore della 1100 debitamente incamiciato, su un telaio Topolino...! E' vero che il maggiore Gardner per i suoi recenti primati ha trasformato in effetti un motore 6 cilindri originariamente di 1100 in un 500 ma riteniamo che abbia dovuto superare non poche difficoltà comprovate del resto dal fatto che i primi tentativi compiuti sul finire dello scorso anno fallirono appunto perchè la trasformazione venne fatta forse un po' troppo empiricamente.

Con questo non vogliamo dire che tutte le trasformazioni sono solo ispirate ad empirismo: domenicilmente assistiamo a interessantissime prove offerte da queste vetture, abilmente trasformate e preparate di cui qualcuna riesce a superare vetture sport appositamente costruite per l'impiego sportivo ed anche di cilindrata superiore.

Tra le costruzioni più recenti ve ne è una che ha destato non poco interesse nell'am-



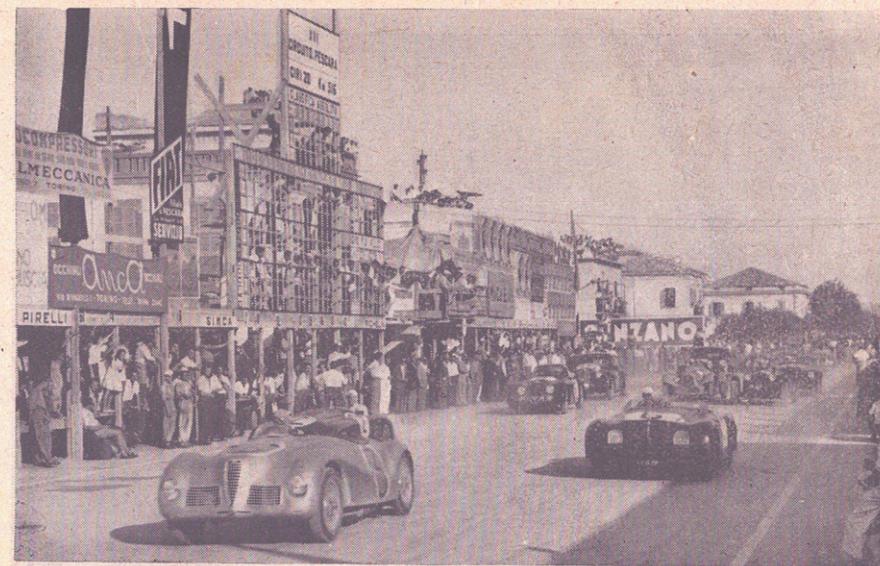
SERVIZIO RIPARAZIONI

CON PEZZI DI RICAMBIO ORIGINALI

AUDISIO GIULIO

MILANO
Corso Indipendenza, 7
Telefono 24.723

Auricchio coglie la vittoria assoluta, sfuggita a Cortese e a Bracco,



La partenza delle oltre 2000: Bianchetti è già in testa.

sul Circuito di Pescara

Una dopo l'altra le massime manifestazioni nostre tornano alla ribalta, e quasi sempre con successo, ma per forza di cose spesso la loro denominazione cambia per ovvi motivi, ma talvolta viene cambiata anche quando questi motivi proprio non sussistono.

Così per l'appunto è il caso della manifestazione ferragostana di Pescara che gli organizzatori hanno voluto ribattezzare « 16° Circuito di Pescara » sulla loro carta da lettera mentre sui comunicati è stata anche denominata Coppa Pescara, denominazioni l'una e l'altra errate come vedremo.

Dando infatti l'ordinativo « 16° » si è voluta continuare la serie di quei famosi Gran Premi che iniziatisi nel 1924 con la vittoria di Enzo Ferrari sull'Alfa Romeo alla media di Km. 104.524 hanno per ora concluso il loro ciclo con la XV edizione del 1939 vinta da Biondetti sempre con l'Alfa Romeo a 134.079 di media dopo che nel 1933 Fagioli sempre con l'Alfa Romeo segnò la media più alta sul percorso totale a 141 e 856; ma la corsa attuale nulla aveva a che vedere coi Gran Premi precedenti tutti retti dalla formula corsa, mentre qui si trattava di una gara per vetture Sport, formula questa che per ben 7 anni aveva avuto il suo teatro sempre sul circuito di Pescara ma sotto la denominazione di Targa Abruzzo che con la Coppa Acerbo (ci si perdono il ricordo) ed il circuito motociclistico componevano quel grandioso complesso di manifestazioni che gli sportivi pescaresi organizzavano per la settimana del Ferragosto su quel loro meraviglioso circuito che, dopo Tripoli era il più veloce d'Italia e su cui i più grandi campioni europei ambivano

misurarsi, dal giovane travolgente Guy Moll, che su questo tracciato troncò la sua esistenza con un incidente stradale addirittura terrificante per la velocità a cui correva la sua Alfa Romeo quando si produsse, a Caracciola che lo vinse nel 1939 con la Mercedes ed all'indimenticato biondo Rosemeyer che con la Auto Union vi colse due sfolgoranti vittorie delle edizioni del 1936 e 1937.

La « Targa Abruzzo » era dedicata alle macchine sport ed ebbe sempre un vivissimo successo e per forza di cose oggi, occupandoci dei risultati di quest'ultima prova, bisognerà riportarsi alla precedente gara di questa manifestazione che giunse appunto nel 1939 alla sua settima edizione.

Sta bene che solitamente la « Targa Abruzzo » era retta da una formula che stabiliva non la percorrenza chilometrica ma bensì un determinato numero di ore, ma non per questo pensiamo che l'attuale corsa delle vetture sport debba essere stata considerata come continuatrice della serie dei G. P. piuttosto che di quella della prova consimile.

Ma se proprio gli organizzatori pescaresi non volevano sminuirsi denominando la loro manifestazione « VIII Targa Abruzzo » tacendo così le ben 15 edizioni della Coppa Acerbo, potevano tagliare la testa al toro ed addirittura parlare del « XXIII Circuito di Pescara » che in effetti sul loro percorso dal 1924 ad oggi essi hanno organizzato 23 manifestazioni! E per finire auguriamo loro che nella prossima stagione la realizzazione del completo programma pescarese abbia ad incontrare solo la difficoltà dell'ordi-

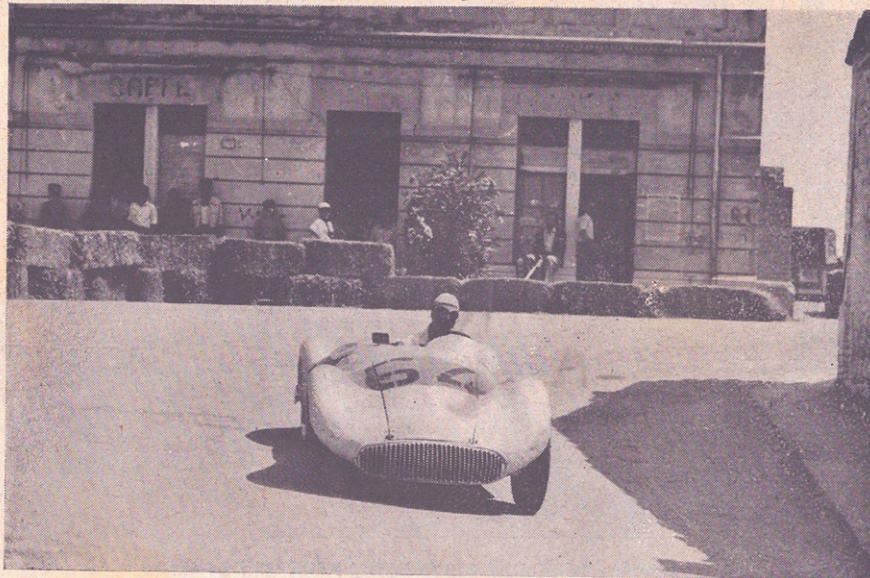
nazione numerica e della denominazione delle loro manifestazioni.

Abbandonato il vecchio regolamento, che per l'edizione del 1939 contemplava le otto ore di corsa, la nuova Targa Abruzzo è stata corsa su 5 giri pari a Km. 129 per la classe 750 cc. e su 20 giri pari a Km. 516 per le altre tre classi, ossia: fino a 1110; fino a 2000; ed oltre 2000.

Vediamo subito un confronto con i risultati della edizione 1939. Nella classe 750 vincevano allora Venturelli-Venturelli con la Fiat, con una percorrenza di Km. 774.016 alla media di Km. 96.752 mentre quest'anno su soli Km. 129 Baravelli sempre su Fiat conseguiva una media di Km. 98.846 e pertanto il confronto è poco lusinghiero nei riflessi della prova attuale.

Nella classe fino a 1100 vincevano Sette-Donini su Fiat con Km. 831.470 alla media di Km. 103.930 contro i km. 116.172 registrati ora da Auricchio — che tra l'altro è risultato il vincitore assoluto — con la Fiat anch'egli ma su una percorrenza di circa un terzo inferiore, e lo scarto di Km. 12.242 sulla media a favore di Auricchio non è tale da far parlare di progressi tecnici eccessivi, specie considerando il fatto che le macchine in gara nel 1929 erano del tipo Sport Nazionale e quindi molto meno truccate delle attuali Sport internazionali.

Visto sotto questo stesso aspetto il confronto coi risultati della classe 1500 è ancor meno lusinghiero anche perchè nel '39 si trattava di vetture fino a 1500 mentre qui la classe è per vetture fino a 2000. Vediamo infatti che allora la coppia Bellucci-Paganelli con la Lancia-Aprilia percorse chilo-



Il vincitore assoluto, Vincenzo Auricchio, su Fiat 1100, transita da Cappelle.

metri 864.720 alla media di Km. 108. e 090 mentre oggi Cortese con la nuova Ferrari-125, con motore di 1902 cc. ha percorso Km. 516 alla media di Km. 113.058, media superiore dunque di soli Km. 4.968 alla precedente, vantaggio che però scompare se si considera la cilindrata di circa 400 cmc. superiore della Ferrari che inoltre ha percorso qualche cosa come 348 di meno.

Nella classe maggiore poi il divario è notevolissimo. Alla media di Km. 117.419 segnata da Righetti-Rangone su Km. 393.939 di percorrenza si contrappone quella di Km. 104.712 segnata da Bianchetti sui Km. 516. Entrambi i vincitori di classe avevano vetture Alfa Romeo del tipo 2500 S.S. con la differenza però che nel primo caso si trattava di una delle vetture della

Casa mentre nel secondo la vettura è di un privato che l'ha preparata personalmente e che ha lamentato lo sfilamento della terza con grave danno sul tratto misto.

Detto questo non occorrerebbero altri commenti per dimostrare come dal punto di vista tecnico l'attuale edizione della Targa Abruzzo non brilli certamente nei confronti del passato, ma ogni medaglia ha il suo rovescio ed in questo caso ce ne sono molti di rovesci.

Questa manifestazione pescarese infatti è arrivata alla fine con dei risultati che hanno un po' scontentato gli appassionati.

Vediamo appunto che Cortese, il pilota che sia per i suoi mezzi personali che per il mezzo meccanico, veniva pronosticato come il sicuro vincitore

assoluto dopo aver condotta la gara in testa per tre giri veniva contrastato da una fermata al box per la rottura del radiatore dell'olio. La non semplice riparazione richiedeva una sosta di ben 21 minuti per la eliminazione dal circuito di lubrificazione del radiatore dopo di che il campione livornese riprendeva ma certo doveva procedere guardingo per non portare il motore al surriscaldamento che se nel progetto era stato considerato necessario per il raffreddamento dell'olio quel radiatore, era logico che una volta eliminato questo raffreddamento non poteva più esercitarsi secondo le esigenze previste. Cortese dunque riprese ma senza mai spingere a fondo ed in tali condizioni il suo giro più veloce assoluto segnato alla 14 tornata alla media di Km. 126.807 è assai significativo, come assai significativo è il tempo finale che denuncia come Cortese sia riuscito a guadagnare oltre 13 minuti su Auricchio nei restanti 17 giri di corsa terminando a soli 7'30" da lui. Cortese non potendo sfruttare al massimo la sua Ferrari nei rettilinei ha fatto ricorso a tutta la sua ben nota maestria per guadagnare il massimo sulle curve.

E' indubbio che senza quella lunga fermata di Cortese al box e con la macchina in piena efficienza le classifiche della Targa Abruzzo 1947 sarebbero state ben diverse ed i confronti di cui sopra avrebbero probabilmente offerto un quadro più lusinghiero di quello testè esaminato.

Cortese dunque è stato un vincitore mancato, ma se mal comune è mezzo gaudio, eccolo a consolarsi con Bracco che l'ha fatta proprio grossa. Bracco sapete che tipo di guidatore è: irruente, disordinato, mal preparato, e per tutti questi difetti ha perso non poche corse ed i difetti gli rimangono anche se si è riabilitato un poco vincendo recentemente la Aosta-Gran S. Bernardo

Bracco era sceso a Pescara con una Delage tre litri, valida rappresentante dell'industria francese e da cui ci si attendeva anche una possente Talbot che doveva essere affidata a Villoresi. ma invece non la si vide comparire. E' Bracco con quella vettura dimostrò di saperci fare bene tanto che non solo dominò nettamente la sua classe ma anche filò in testa alla classifica generale, anche se questo per l'uomo della strada non potrebbe apparire che una logica conseguenza del possedere una macchina di una cilindrata di un terzo e di due terzi superiore a quasi tutte le altre in gara.

Questa prodezza Bracco poté compierla anche in virtù della scarogna di Cortese ma evidentemente la dea Nike non volle darsi ad un pilota che superiore come mezzo la conquistava in virtù delle disgrazie altrui e fece perdere la testa al povero Bracco (ed a tutti i suoi meccanici e segnalatori) facendo dimenticare a tutti che la sua Delage anche se in testa alla classifica doveva essere rifornita di carburante e lo fece piantare all'asciutto sul rettilineo di Montesilvano durante l'ultimo giro.

Una Topolino per qualche centinaio di metri la si può spingere, ma non certo la grossa Delage per circa 30 km. e così al biellese non restò altro che imprecare contro la sorte — non certo contro la sua disorganizzazione — ed elevare nel cocente e torrido meriggio i suoi lamenti di vincitore derubato del suo più caro bene.

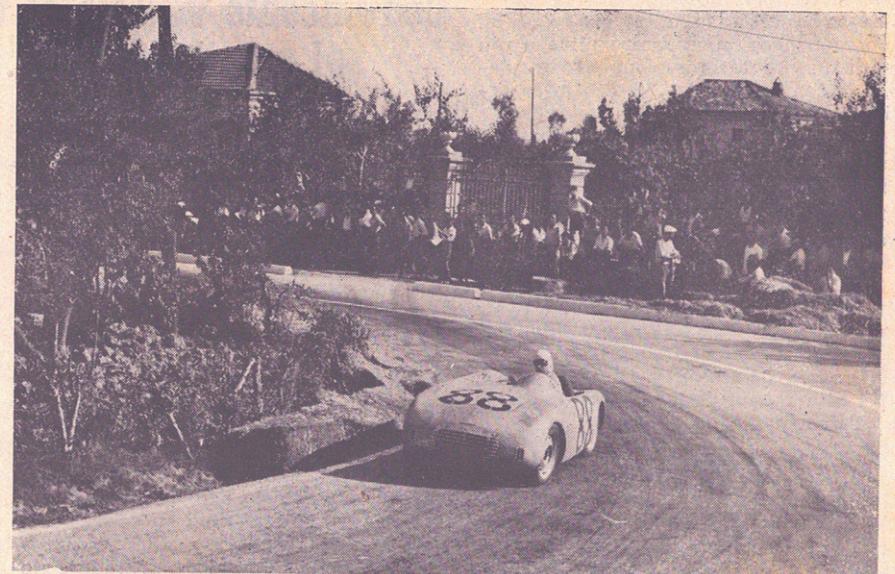
Così, senza nè colpa nè peccato, venne a trovarsi proprio all'ultimo in testa alla classifica il giovane Auricchio, la recluta del 1947, che compiuto l'ultimo giro assaporò la gioia della vittoria conquistata in una delle nostre maggiori prove per macchine sport, ed indubbiamente quella che ha dato le più alte velocità, ed il suo nome verrà quindi iscritto sul libro d'oro della massima prova pescarese dopo quello dei vari « assi » dell'automobilismo.

Questa, a grandi linee, le caratteristiche di massima della gara abruzzese che ha visto tra l'altro una forte percentuale di ritiri; 37 su 64 partiti. Delle classi quella che ha avuto la minore selezione è stata la 750 soprattutto per il suo ridotto chilometraggio. Su 13 partiti tre soli non hanno portata a termine la prova. Nella 1100 contro 19 partiti stanno 8 ritirati tra cui i più significativi quelli di Fagioli, ritornato alle corse con la Cisitalia, di Bernabei sempre con la Cisitalia, il primo per noie alla trasmissione ed il secondo per incidente stradale. Nella 2000 su 8 partiti il 50% dei ritirati, e nella oltre 2000 due soli arrivati su 8 partiti.

Vediamo un po' ora le singole corse ed i vari vincitori.

Nella 750, che hanno gareggiato come abbiamo visto su soli 5 giri pari a Km. 129. Pesci è partito subito velocissimo, al 4° giro registrava la velocità più elevata sul giro della sua classe, ma ha troppo richiesto alla macchina che cede ed a malapena gli consente di superare l'ultimo giro ad andatura turistica e finisce ottavo. Il vecchio (per modo di dire) Baravelli, già aduso alle gare a lungo sviluppo, relativamente s'intende ai 40-50 Km. che hanno caratterizzato le corsette in circuito della stagione, trova modo di affermarsi riprendendo così il suo giusto ruolo di primo attore in questa categoria, ruolo che da un po' di tempo aveva abbandonato. A ridosso gli sono Raffaelli e Vicentini. Tutti i 10 arrivati pilotano Fiat 500 mentre tra i ritirati è Taraschi che con la Urania-B.M.W. non ha avuto fortuna.

Dalla classe 1100 abbiamo già visto che è sortito il vincitore assoluto della manifestazione: il giovanissimo Auricchio il sorprendente pilota della ancor più sorprendente Fiat 1100 preparata da Stanguellini che ormai con la esperienza e la attrezzatura di cui dispone potrebbe benissimo specializzarsi in costruzione di vetture sport senza dover più ricorrere ai suoi segretissimi stratagemmi per trasformare delle vetture originali che poi di originale ben poco conservano quando escono dalle sue officine all'infuori del prezzo. Si dice nell'ambiente che oggi la vettura



Ecco Baravelli, dominatore fra le 750, che imbocca la variante con la Fiat 500.

di Auricchio sia quotata ben 8 milioni. Una bella cifra indubbiamente per una macchina che secondo il listino ufficiale ultimo, carrozzata berlina 5 posti, costa L. 760.000 senza gomme!

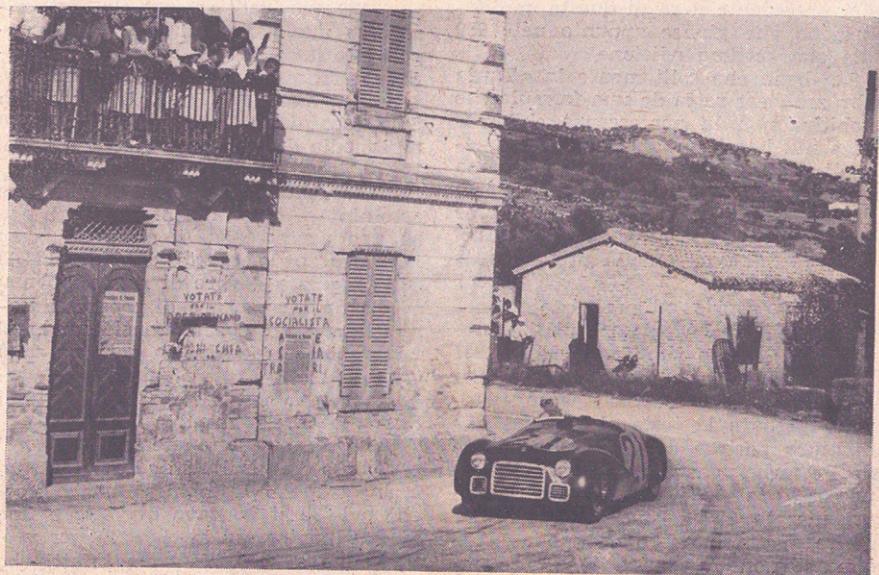
Auricchio ha conquistato a Pescara la più bella vittoria della sua gloriosa e brevissima carriera e questa volta all'arrivo non ci sono state piazzate nè, speriamo, i superiori poteri sportivi automobilistici troveranno modo di affibbiargli alcune decine di migliaia di lire di multa secondo gli usi più recenti.

Ottima in questa categoria è stata la corsa del comasco Lietti, recente vincitore nella 750 alla Aosta S. Bernardo che qui è sceso al volante di una delle nuove Fiat 1100 S terminando secondo anche davanti ad Ovidio Cappelli che è stato fermato erro-

neamente un giro prima. Tutti gli altri classificati, tutti su Fiat, sono stati doppiati.

A Cortese non è sfuggita la vittoria nella classe fino a 2000 in cui secondo si piazzava Bonetto con una Maserati e che all'arrivo sveniva. Il forte pilota milanese ha compiuto in menomate condizioni fisiche l'ultima parte della gara e arrivando sino alla fine ha dimostrato una grande passione.

Nella classe oltre 2000 la selezione è stata notevolissima come abbiamo visto. Scomparso Bracco è balzato al comando il baldo rappresentante della Scuderia Carroccio che lo aveva sempre seguito e che con la sua Alfa Romeo è riuscito finalmente a vendicarsi della mancata partecipazione alla Mille Miglia, e dei poco felici risultati della Coppa delle Dolomiti: Giampiero



Sempre impeccabile lo sfortunato Franco Cortese, vincitore con la Ferrari della 2000, esce dalla variante.



Giampiero Bianchetti, primo tra le oltre 2000, con la sua bella Alfa Romeo 2500 S.S., scende veloce verso Cappelle. (Foto Fumagalli).

Bianchetti, che abbandonata la 750 è passato quest'anno alla grossa Alfa, non mancherà in avvenire altre e più soddisfacenti affermazioni. Gurgo Salice è, con Bianchetti, l'unico altro arrivato sugli 8 partiti di questa classe. Ecco le complete classifiche:

CLASSE 750 cmc.
(giri 5, pari a km. 129)

1. Baravelli (Fiat) in ore 1.18'18"1, media oraria chilometri 98,846; 2. Raffaelli (Fiat) in 1.18'41"; 3. Arezzi (Fiat) 1.18'55"1; 4. Marimez (Fiat); 5. Nocentini (Fiat); 6. Lancellotti (Fiat); 7. Martelli (Fiat); 8. Pesci (Fiat); 9. Lucatelli (Fiat); 10. Sammarco (Fiat).

Giro più veloce: il 4. di Pesci in 14'37"1 alla media di km. 105,857. Ritirati: Taraschi, Baldoni, Stagnoli.

CLASSE 1100 cmc.
(20 giri, pari a km. 516)

1. Auricchio (Fiat), 4.26'30", alla media oraria di km. 116,172; 2. Lietti (Fiat) 4.38'56"; 3. Capelli (Fiat) 4.36'18",3, fermato al 19. giro; 4. Zanelli (Fiat) in 4.37'28"2, fermato al 19. giro; 5. Fortuna (Fiat) 4.32'06", fermato al 18. giro; 6. Bassi (Fiat) 4.37'15", fermato al 18. giro; 7. Apruzzi (Fiat); 8. Conti; 9. Cacciari; 10. Besana; 11. Artieri, tutti su Fiat.

Giro più veloce: Auricchio (18.) in 12'51" alla media di km. 120,404. Ritirati: Bertani, Raganelli, Calabrese, Morallini, Fagioli, Buoncompagni, Cornacchia, Versolato.

CLASSE FINO A 2000 cmc.
(giri 20, pari a km. 516)

1. Cortese (Ferrari) in 4.33'50"2 alla media di km. 113,058; 2. Bonetto (Maserati) 4.38'25"2; 3. Meschi (Lancia Aprilia) 4.40'48", fermato al 18. giro; 4. Gianni (Fiat) 4.50'08"2, fermato al 18. giro.

Giro più veloce: il 14. di Cortese in 12'12"2, alla media di km. 126,807. Ritirati: Adanti, Beltracchini, Agostini, Tenaglia.

CLASSE OLTRE I 2000 cmc.
(giri 20, pari a km. 516)

1. Bianchetti (Alfa Romeo) in ore 4.55'40", alla media di km. 104,712; 2. Gurgo-Salice (Alfa Romeo) in 5.07'35".

Giro più veloce: Bracco (10.) in 12'20"3, alla media oraria di km. 125,411. Ritirati: Ermini, Linuzzi, Bracco, Cazzato, Santolesi, Musso.

LA CLASSIFICA GENERALE

1. Auricchio Vincenzo (Fiat) 4.26'30", media km. 110,162; 2. Cortese (Ferrari) 4.33'50"2; 3. Bonetto (Maserati) 4.38' e 25"2; 4. Lietti (Fiat) 4.38'56"; 5. Bianchetti (Alfa Romeo) 4.55'40"; 6. Gurgo Salice (Alfa Romeo) 5.07'35"; 7. Capelli (Fiat) 4.36'18"3 (giri 19); 8. Zanelli (Fiat) 4.37'28"2 (giri 19); 9. Fortuna (Fiat) 4.32'06" (18 giri); 10. Bassi (Fiat) 4.37'15" (18 giri); 11. Apruzzi (Fiat) 4.38'55"4 (18 giri); 12. Meschi (Lancia Aprilia) 4.40'48" (18 giri); 13. Gianni (Fiat) 4.50'08"2 (18 giri); 14. Conti (Fiat) 4.35'08" (17 giri); 15. Cacciari (Fiat) 4.35'25"3 (16 giri); 16. Besana (Fiat) 4.48'13"2 (16 giri); 17. Artieri (Fiat) 4.44'32"1 (14 giri).

Convincente vittoria di Villorosi con la Maserati al movimentato G. P. di Strasburgo

Un altro Gran Premio internazionale è venuto ad aggiungersi alla serie: quello di Strasburgo svoltosi per la prima volta il 3 u. s. su un tormentato tracciato di Km. 3.031 di sviluppo da superare per ben 85 volte per un complesso di Km. 308,365, un vero carosello da far ammattire anche il pilota più quadrato.

Trattandosi di una zona poco sfruttata sotto questo aspetto il pubblico è stato enorme e certo è stato ripagato dallo spettacolo che i gareggianti hanno offerto, spettacolo denso di imprevisti come poche volte si è registrato nelle gare della stagione, e naturalmente sono stati i piloti italiani che hanno impresso la loro caratteristica a tutta la corsa a cui hanno preso parte complessivamente 16 piloti e di questi alla fine ben 7 avevano abbandonato la corsa.

Subito dopo il via è Gigi Villorosi che balza al comando seguito da Ascari e da Chiron. Il monegasco è in gran forma ed in breve supera Ascari ed attacca Villorosi guadagnando un secondo per giro. Ma ecco che cominciano i colpi di scena. Villorosi si ferma ai box per un cambio di candela

e Chiron è al comando e forza l'andatura, ma per poco che gli si rompe la forcellina del cambio e la sua promettente gara è interrotta.

Si trova così al comando Ascari ma dopo poco rompe una valvola ed è fuori combattimento lui pure. Intanto Villorosi è rientrato e gira fortissimo con la sua Maserati e ripreso il comando lo manterrà sino alla fine tenendo a distanza Giraud che con la grossa Talbot sarà l'unico dei nove classificati a non essere doppiato.

Sullo stesso percorso, ma su un chilometraggio più ridotto aveva luogo anche una prova motociclistica vinta, nella classe 500 cmc. dall'italiano Lorenzetti con la Guzzi.

Ecco la classifica:

1. Villorosi (Maserati) 85 giri pari a km. 308.670 in 2.45.41.9, media Km. 111,170; 2. Giraud-Cabantens (Talbot) in 2.46.55.7; 3. Rozier (Talbot) 82 giri in 2.45.46.5 4. Louveau (Maserati) 82 giri in 2.46.31.2; 5. Pozzi (Talbot) 82 giri in 2.47.37.2; 6. Chaboud (Delahaye) 81 giri in 2.47.31.1; 7. Levegh-Raph (Maserati) 80 giri in 2.46.17.2; 8. Meyerat (Delahaye) 75 giri in 2.45.25.4; 9. Mouche (Talbot) 72 giri in 2.47.3.6.

Le 4500 Talbot superano al Comminges le Maserati complice un temporale

Dopo Marsiglia anche al Comminges il 10 agosto le vetture non sovralimentate Phanno spuntata sulle vetture con compressore ed anche questa volta è stata la Talbot che ha colto la palma della vittoria non più però con Chaboud ma col simpatico Chiron.

Se a Marsiglia si poté parlare di vittoria tecnica per il Comminges bisogna invece ascrivere questo risultato unicamente ad un colpo di fortuna piovuta proprio dal cielo sotto forma di un violentissimo temporale che rendendo viscido le strade ha messo in difficoltà per scarsa aderenza le vetture leggere di 1500 nei confronti delle pesanti 4500. Infatti il nostro irriducibile Villorosi che era comodamente al comando e che girava ad oltre 150 di media, si tratta del Circuito più veloce d'Europa, non riusciva più a tenere la macchina sull'asfalto bagnato e finiva contro gli sbarramenti rovinando la macchina ed era costretto ad abbandonare cedendo il comando a Chiron che con la grossa Talbot veniva dietro di lui.

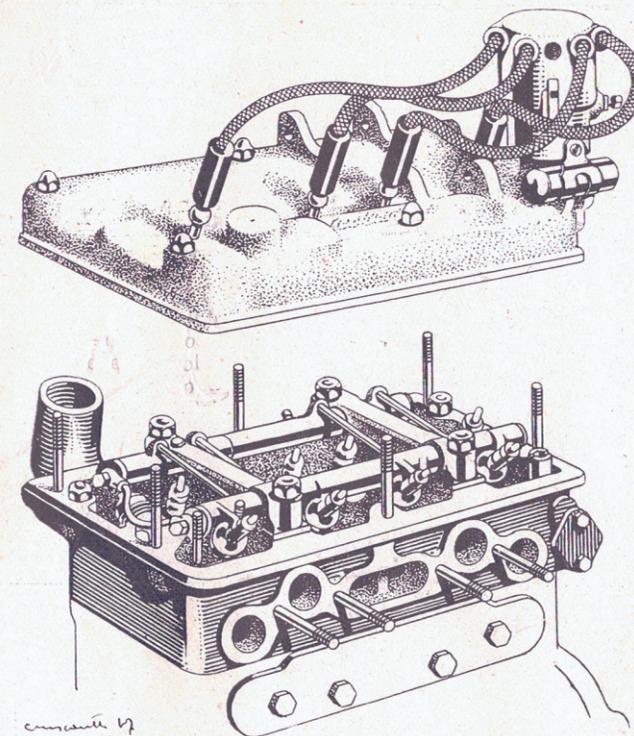
Le Cisitalia dominavano nella speciale classe della categoria 1100.

Alla prova che si svolgeva sul tracciato di Km. 11 da ripetersi per 30 volte per complessivi Km. 339,150 hanno preso la partenza ben 34 concorrenti a cui ha fatto ala un pubblico valutato ad oltre 85.000 spettatori. Degli italiani oltre a Villorosi ed Ascari

era pure presente Dorino Serafini che segnava il giro più veloce alla media di Km. 155,059 ma poi doveva abbandonare al 7. giro in seguito ad un famoso «krash» causato dal bloccaggio dello sterzo e da cui se la cavava fortunatamente senza conseguenze gravissime. La selezione è stata durissima in quanto solo il 50 per cento dei partiti a portato a termine la prova.

Ecco la classifica:

1. Chiron (Talbot) che compie i 30 giri del percorso pari a Km. 330.158 in ore 2.35.37 alla media di 288; 2. Yves Giraud-Cabantous (Talbot) 30 giri in 2.35.9; 3. Eugène Chaboud (Talbot) 30 giri in 2.37.23.1; 4. Roger Loyer (Cisitalia) in 2.39.16.9; 5. De Graffenried (Maserati) in 2.37.17; 6. Maurice Tringnant-Braut (Delahaye) 29 giri in 2.37.39.9; 7. Alberto Ascari (Maserati) 29 giri in 2.38.44.1; 8. Mouche (Talbot) 29 giri in 2.39.27.6; 9. Ch. de Cortanze (Peugeot Darl'Mat) 28 giri in 2.35.47; 10. Serraud (Delabaye) 28 giri in 2.36.37.5; 11. Louveau-Varet (Delage) in 2.37.54.9; 12. Chardonnet (Frazer-Nash) 27 giri in 2.38.7; 13. Manzoni (Cisitalia) 26 giri in 2.37.19.1; 14. Schell (Cisitalia) 26 giri in 2.37.55.1; 15. Meyerat (Delahaye) 25 giri in 2.37.10.4; 16. de Saugé (Cisitalia) 25 giri 2.37.45.5; 17. Meyer (Maserati) 25 giri 2.41.30.4.



Camera di scoppio emisferica - Valvole a V a 90° - Candela al centro - Rapporto di compressione 6,2 - Velocità oltre 100 km. all'ora - Pendenze superabili in presa diretta: 6% - Consumo carburante ridotto del 20% - Applicabile in due ore - Garanzia mesi 12.

Casa dell'Auto - Piazza Adriano, 5 - Telef. 31.110 - TORINO



Trasformate questo lavoro pesante e costoso in una operazione facile e produttiva!

"HAFROY"

Apparecchi per la sgrassatura indispensabili alle autorimesse, officine, industrie, magazzini

Figli di DOMENICO FILOGAMO - Torino

Via Nole n. 67 - Telefono 22.833