



**FROILAN GONZALES** dovrà assolvere a Monza due compiti impegnativi: dimostrare le possibilità della nuova «Maserati» e difendere il prestigio dei piloti argentini.

Monza, Landi, ecc., si sommeranno molti altri aspetti interessantissimi.

Vogliamo alludere alla partecipazione massiccia delle più moderne vetture «Formula 2» inglesi e della nuovissima OSCA. Abbiamo già visto le sorprendenti possibilità delle snelle *Cooper Bristol*. Queste, aumentate di potenza, verranno numerose a Monza e ne sarà l'alfiere il nuovo astro dell'automobilismo britannico, il giovanissimo Hawthorn, un nuovo pilota poco più che ventenne, il quale ha saputo infilare una strabiliante serie di vittorie clamorose e che è stato capace di non sfigurare nei confronti degli Ascari, Farina e Villoresi!... Il debutto italiano di questo nuovo campione che minaccia di oscurare la fama di Moss, è un elemento di indubbio interesse. Lo stesso Moss dovrebbe correre con una *Connaught* costruita con criteri totalmente nuovi e può anche darsi che una di queste macchine venga affidata a Cortese. Le *Connaught*, queste 4 cilindri che hanno debuttato in modo sorprendente a Silverstone piazzandosi a ridosso delle nostre *Ferrari*, debutteranno anche esse per la prima volta in Italia con referenze di primo piano mentre le *H.W.M.* e le *Aston* non saranno da meno. Comunque fra i piloti inglesi vi saranno tutti i migliori corridori

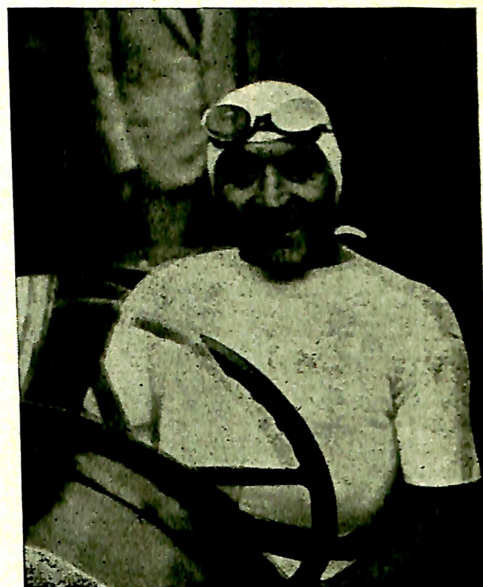
d'oltre Manca senza nessuna esclusione.

Sull'Autodromo di Monza si vedranno in gara proprio tutti i campioni migliori che attualmente esistono al mondo, fatto esclusivo per gli specialisti americani d'Indianapolis.

«Outsiders» di indubbio valore la *Osca* «Formula 2» di Bayol che rappresenta una entità non ancora valutabile in modo positivo e che rappresenta la più moderna espressione tecnica dei fratelli Maserati.

Solamente 24 macchine saranno ammesse alla partenza del Gran Premio d'Italia. Fra queste saranno certamente le migliori che la più moderna tecnica corsaia abbia saputo realizzare in questo anno 1952 e queste vetture saranno affidate alle capaci mani dei 24 migliori uomini che al mondo vivano l'ardua ma meravigliosa carriera dei virtuosi del volante.

GIOVANNI LURANI



**FELICE BONETTO** piloterà nel Gran Premio d'Italia la nuova «Maserati» e giocherà indubbiamente una parte di rilievo nel gran complesso.

## La parata delle "Gran Turismo", nella significativa Coppa Intereuropa

Polemica, la Coppa Intereuropa è stata sempre per definizione e fino dalla sua origine ormai quadriennale. Si ricorderà infatti che in pieno trionfo dell'allora imperante categoria «Turismo Internazionale», la Coppa Intereuropa molto coraggiosamente propose nel 1949 l'esperimento di una nuova regolamentazione più semplice

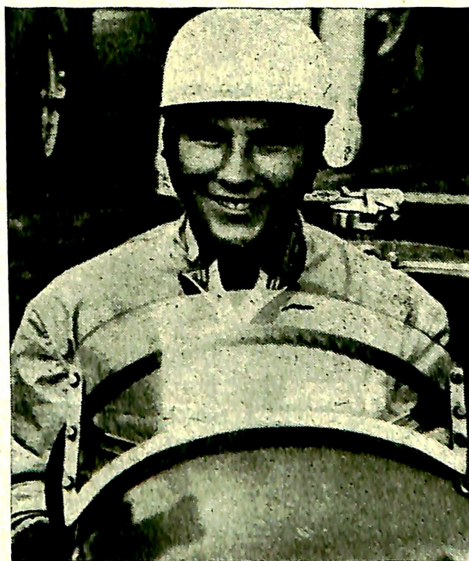
e più pratica che riscosse un immediato e meritato successo.

Infatti la tesi della Coppa Intereuropa doveva rivelarsi talmente buona, dallo sfociare addirittura nella regolamentazione nazionale della «Categoria Gran Turismo Internazionale» categoria che deve la sua vita rigorosa appunto alla Coppa Intereuropa che l'ha tenuta a battesimo.

Negli anni seguenti la corsa monzese fu l'unica manifestazione italiana riservata esclusivamente alle vetture di questa categoria ed anche in questa coraggiosa selezione univoca, sta uno dei meriti, ripetiamo ancora, polemici di questa originale manifestazione. Infatti, come a suo tempo è stata la prima ad imporre una nuova tendenza regolamentare, così è stata fra le prime a scegliere l'indirizzo di organizzare una gara per una sola categoria turistica senza la plethorica serie di categorie e classi che le corse sport - turismo sogliono adottare.

Quest'anno le sorti della Coppa Intereuropa sono state alquanto agitate e la ormai tradizionale prova dell'Automobile Club di Milano ha minacciato addirittura di naufragare forse proprio perché il suo carattere polemico era stato ancora accentuato con una decisa virata verso una inedita classifica generale a vantaggi (handicap).

Sempre mantenendo la gara riservata alle vetture «Gran Turismo Internazionale», la Commissione Sportiva de l'Automobile Club di Milano



La nuova «Connaught» ha impegnato il giovane **STIRLING MOSS** per la grande prova italiana e tra i rincalzi questo binomio si distinguerà certamente.

aveva infatti ritenuto che, sulla falsariga di quanto da decenni si pratica all'estero, fosse venuto il momento di dare anche ad una gara italiana l'impronta di una classifica prevalentemente a vantaggi e tenente conto di un indice di prestazione. Si trattava di un gesto di coraggio che doveva peraltro contare sulla comprensione sportiva di tutti e specialmente dei concorrenti. Una speciale e titolata commissione aveva studiato i vari vantaggi con scrupolosa obiettività, ma evidentemente nello stabilire il diagramma dei vari «handicaps» era rimasto l'elemento d'errore che ogni valutazione arbitraria umana contiene.

Era quindi indispensabile che come postulato basilare tutti accettassero come indiscutibili per definizione i dati che la scala delle varie performances stabiliva per le relative cilindrate.

Purtroppo così non fu e le polemiche scatenate dai vari interessati e le insistenze di certi costruttori (brutta moda questa italiana di certe case che

dietro le quinte fanno pressioni sui loro clienti) furono tali da consigliare addirittura uno spostamento di data.

Evidentemente lo sport automobilistico italiano di questo dopoguerra non è ancora maturo per accettare delle nuove formule di corsa con spirito veramente sportivo collaborando a nuove esperienze che certamente sarebbero state istruttive.

Ecco quindi la Coppa Intereuropa che riappare per il 4° anno consecutivo e che, nella incomparabile cornice del Gran Premio d'Italia, rinverdirà i suoi allori colla stessa impostazione di classifica che ebbe nelle sue edizioni passate.

Sarà così possibile stabilire dei confronti precisi e misurare le prestazioni attuali sul metro dei risultati precedenti. Nelle due ore di corsa, molti saranno certamente gli episodi di intenso interesse poiché le rivalità nelle varie classi sono assai forti e questa gara, la quale coronerà la lunga disputa del Campionato Italiano della

Categoria, avrà un sapore di definitiva rivincita e l'attrazione non indifferente di svolgersi su di un tracciato velocissimo e di fronte ad un pubblico da grande occasione.

L'assenza delle macchine appoggiate dalle case italiane, se da un lato lascia perplessi sulla opportunità della politica sportiva seguita da queste, dall'altra garantisce una corsa apertissima in tutte le classi senza possibilità di pronostici sicuri. Come a suo tempo ha inaugurato la regolamentazione «Gran Turismo», la Coppa Intereuropa che quest'anno ci è particolarmente cara per il fatto di mettere in palio un trofeo dedicato alla memoria del nostro compianto Direttore, Corrado Filippini, concluderà anche le competizioni riservate a questa categoria che tante benemerenze ha avuto e le cui preziose esperienze dovrebbero verosimilmente servire di base a quella che nella ventura stagione dovrà essere la nuova Categoria Turismo Internazionale.

G. L.

## Gli iscritti al XXIII Gran Premio d'Italia "F. 2", con i rispettivi numeri di corsa

Autodromo di Monza - 7 Settembre 1952 - Ore 15

2. MANZON ROBERT (F.)	Gordini	26. FROILAN GONZALES (RA)	Maserati	50. CANTONI ALBERTON (U.)	Maserati
4. TRINTIGNAT MAURICE (F.)	Gordini	28. X X (GB.)	Connaught	52. MACKLIN LANCE (GB.)	H.W.M.
6. BEHRA JEAN (F.)	Gordini	30. POORE DENIS (GB.)	Connaught	54. COLLINS PETER (GB.)	H.W.M.
8. SIMON ANDRE' (F.)	Ferrari	32. MOSS STIRLING (GB.)	Connaught	56. GAZE TONY (AUS.)	H.W.M.
10. FARINA GIUSEPPE (I.)	Ferrari	34. BAYOL ELIE (F.)	Osca	58. CRESPO EITEL (RA.)	Maserati
12. ASCARI ALBERTO (I.)	Ferrari	36. BRANDON ERIC (GB.)	Cooper Bristol	60. DE GRAFFENRIED E. (CH.)	Maserati
14. TARUFFI PIERO (I.)	Ferrari	38. BROWN ALAN (GB.)	Cooper Bristol	62. ROSIER LOUIS (F.)	Ferrari
16. VILLORESI LUIGI (I.)	Ferrari	40. WHARTON KEN (GB.)	Cooper Bristol	64. ASTON W. S. (GB.)	Aston Butterwort
18. FISCHER RUDOLPH (CH.)	Ferrari	42. HAWTHORN J.M. (GB.)	Cooper Bristol	66. CLAES JOHN (B.)	Gordini
20. STUCK HANS (D.)	Ferrari	44. X X	Cisitalia	68. WHITEHEAD P. N. (GB.)	Ferrari
22. BONETTO FELICE (I.)	Maserati	46. BIANCO GINO (BR.)	Maserati	70. DE TONACO CHARLES (B.)	Ferrari
24. X X	Maserati	48. LANDI CHICO (BR.)	Maserati		

## L'elenco degli iscritti alla "IV Coppa Inter - Europa",

Autodromo di Monza - 7 Settembre 1952 - Ore 10,30

<b>Classe I - fino a 750 cmc.</b>		<b>Classe II - da 751 a 1500</b>		<b>Classe III - da 1501 a 2000</b>		<b>Classe IV - oltre 2000</b>	
2. GUARNERI MARINO	Fiat Zagato	32. X X	X	58. PIOTTI LUIGI	Lancia Aurelia	74. PIAZZA BIANCA M.	Ferrari 2340
4. MAZZI BRUNO	Fiat Zagato	34. LURANI GIOVANNI	Porsche	60. SANI GAETANO PINO	Lancia Aurelia	76. BERGAMO EDUARDO	Ferrari 2650
6. ZAFFERRI ALESSANDRO	X X	36. X X	Fiat Zagato	62. ALBORGHETTI M.	Lancia Aurelia	78. CARACENI AUGUSTO	Ferrari 2560
8. REGGIANI GIANFRANCA	Fiat Zagato	38. MARTINENGO FRANCO	Fiat Zagato	64. CAPELLI OVIDIO	Fiat 8 V.	80. CORNACCHIA FRANCO	Ferrari 2560
10. LIPPI ROBERTO	Fiat Zagato	40. FEZZARDI ORESTE	X	66. WARTENWEILLER E.	Ferrari 2000	82. STERZI BRUNO	Ferrari 2560
12. MONTEVERDI PIERLUIGI	Fiat Zagato	42. DALLA FAVERA MARIO	Porsche	68. MORONI BRUNO	Ferrari 2000	84. BORDONI FRANCO	X
14. X X	X X	44. POILLUCCI PIERPAOLO	Cisitalia	70. SIMONTACCHI F.	Lancia Aurelia		
16. X X	X X	46. RANDACCIO OTTAVIO	Fiat	72. DELLA BEFFA A.	Alfa Romeo 1900		
18. X X	X X	48. BIGNAMI TINO	Fiat Stanguellini				
20. GUIDETTI GIULIO	Dyna Panhard	50. COMIRATO ALBERTO	Siata Daina				
22. GIRARDI FRANCO	Dyna Panhard						
24. CHICO	DynaPanhard						
26. GIACOMELLI MARIO	Dyna Panhard						
28. ZERBINI GIUSEPPE	Dyna Panhard						
30. SCALETTA IGNAZIO	Fiat Zagato						