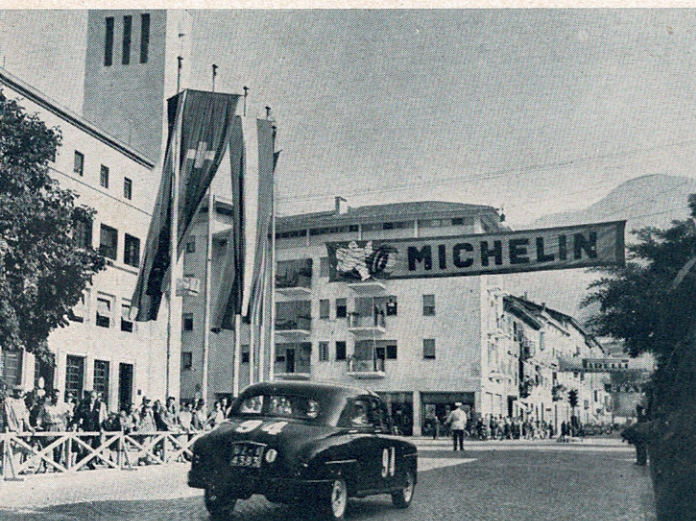




Concorrenti alla verifica

Foto Grosselli



Particolare delle partenze

Foto Pedrotti



Particolare delle partenze

Foto Pedrotti

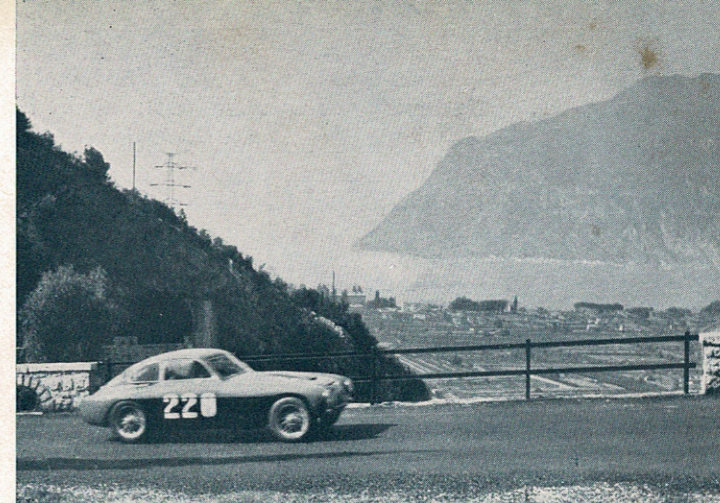


# la «sesta»

Come vola il tempo! Ci pare ieri quella brumosa, grigia serata del tardo autunno 1946 nel corso della quale „Stellina” emise i primi timidi, sommessi vagiti. Ci par ieri e son passati sette anni! Sette anni di trepidazioni, di entusiasmi, di timori e di speranze, di conforto e di euforia, sette anni, comunque, di esperienze, di sodo e proficuo lavoro, di ascesa ininterrotta, continua, entusiasmante. Siamo alla vigilia della settima Stella Alpina e la manifestazione evince dal calendario nazionale come una delle più riuscite creature organizzative dello sport del motore, ha il suo fascino ed il suo richiamo, ha fatto anticamera, è vero, ma ora ha sfondato la munita saracinesca del successo ed è balzata prepotente e affermata sulla piattaforma delle „classiche” del volante. Essa è di già in cantiere, già in Italia ed all'estero si parla di essa, e ancora una volta con entusiasmo, con interesse, con accresciuta considerazione. Un neo solo in tanto successo ed in tale trionfo: una triste, sconsolata, battuta d'arresto, sia pure per un sol attimo. Non è più a riguardare amovibilmente, a sostenere appassionatamente, vivere intensamente la vita della „sua” creatura la simpatica, paterna, arguta figura del co. Sigismondo Mancini, che fu antesignano, realizzatore, assertore e regista della originale e bella manifestazione dell'agosto trentino. Non sarà più, il co. Mancini, partecipe delle lunghe insonni riunioni della fase allestitiva, delle nervose e febbrili ore della vigilia, non sarà più in mezzo al bailamme della punzonatura con la sua barba pepe-sale, con la sua arguta battuta, con la sua furbesca strizzatina d'occhi; non sarà più alla partenza, anfitrione e mossiere autorevole; Egli la seguirà dall'alto, la sua affezionata creatura e dall'alto la proteggerà. Ma è prassi di rigore che si acceda alla „settima” passando, „en vitesse” attraverso episodi e vita della „Stella Alpina 52”. - La gara, che ha ormai orientato e richiamato alla formula del „turismo veloce” i nomi migliori dell'automobilismo italiano presenta un incremento nei partenti sulla edizione precedente. Si superano i 100 nonostante le incresciose rinunce dell'ultima ora dei Valenzano, Anselmi, Ippocampo, Ammendola cui singolare ed invero strana disfida Aurelia - Alfa inibisce la presenza alla corsa che li vide vincitori e brillanti protagonisti nelle passate edizioni. La gara ha mantenuto - salvo leggeri ritocchi innovativi - fisionomia e criteri tecnici del passato: sagge conferme che costituiscono l'arra più sicura del successo. Primiero, Passo Rolle e Ponte Adige, Mendola, costituiscono le prime avvisaglie altimetriche: 4/10 di secondo tra Fiaccadori e Pittoni (topolino) sul Rolle e franco successo di Pittoni sulla Mendola dove si..... fiacca, invece, la 500 di Fiaccadori. Zanetti e Castelli sono nelle posizioni d'attesa, „Alto Adige” in coda, deliberatamente, per piazzare l'edizione straordinaria che „Bob” Moggio e Infante elaborano durante la gara. La Mendola costa carissima a Sertorio che, per esser di casa, sale verso il passo a..... passo d'uomo. Accesa la lotta tra le 1100 con l'ormai tradizionale duello Tomasi - Alquati, un Widmann k.o. sul Rolle e redivivo e razzente sulla Mendola, De Sanctis e Matrullo „alla finestra”, „Râtées” di Fambri nella prima salita e prepotente suo ritorno sulla Mendola, apparizione minacciosa del friulano Del Torso e notevoli affermazioni dei tridentini Bassetti e Rangoni: questo l'esordio nelle 1100.

# stella alpina

accortamente Quadrio Curzio Pericle, dal nome di legionario romano dalle spesse lenti, ma dalla volontà di acciaio. Guidetti e Zafferi affermano la superiorità delle „Dina Panhard” e delle „Zagato” sul campo avversario nelle 750 gran turismo mentre nelle „1100” il duello al sole tra Della Favera e l'austriaco Mathè, alfieri della Porsche, sprigiona i primi balenii. Rodenghi, Simontacchi dalla partenza bruciante, Capelli e Alborghetti dal ritorno sorprendente (ma l'Aurelia di „Fausto nostro” faceva le bizze sui tornanti della Mendola!) sono gli eroi della prima giornata nella „oltre 1500” mentre il francese Herteaux mette a segno le prime due vittorie nei confronti di Cornacchia, dal rosso bolide di Maranello. Costalunga, dal fondo asfaltato impeccabile e Passo Palade, polveroso e inghiainato, sono i due „muri del pianto” del secondo giorno. Pittoni, accordato un po' di spago allo „indigeno” Fravolini sul Costalunga, serra sotto e passa a guidare la danza. Continua il successo..... editoriale di „Alto Adige” che riesce a trovare sempre gente sulle strade nonostante i suoi impressionanti ritardi. Tomasi Matrullo, Alquati e Widmann - poker delle 1100 - si alternano nelle primissime piazze ed al secondo riposo Mario Tomasi conduce con 11" di scarto su romano e 17" sul pirotecnico cremonese Alquati che quest'anno, in verità, non è più mago del motore. Fambri, pizzo d'artagnanese di traverso, abbassa vieppiù l'acceleratore e vince i due tratti (in uno 1/10 di secondo su Del Torso) ma l'udinese guida sempre con un buon margine di sicurezza. L'offensiva di Quadrio Curzio è finalmente lanciata: il valtelinesco trentino butta le carte in tavola e chiaramente punta alla vittoria di classe: sia pure con soli 5" di vantaggio su Lubich è primo al termine della seconda giornata. Posseggiata turistica di Guidetti (ma impari è la lotta delle nostre topolino con le più potenti Dina Panhard) e avvincente lotta Della Favera - Mathè, lotta senza esclusione di colpi ed a distanza ravvicinata. Ammirevole l'audacia, lo stile, la classe del biondo tirolese che porta spavalidamente la macchina con l'unico braccio che la guerra gli ha lasciato. Si va delineando un'altra battaglia, quella per il primato assoluto, tra il „gentleman milanese” Capelli e il „Kid” del volante trentino, Fausto Rodenghi. Quest'ultimo chiude in vantaggio (poco più di 2") la giornata mentre Herteaux, con a fianco una graziosa bambolina da miniatura, domina Cornacchia. L'infernale terza giornata con il Tonale e lo Stelvio, i tetti della corsa, gli orchi dei motori, gli autentici castigamatti per tutti. Scomparso Pittoni, chiamato al capezzale d'un figlio in gravissime condizioni, non vien meno la lotta per l'eredità del milanese. E Castelli a guadagnare la maglia di capolista al termine della terza giornata ma Zanetti gli è prossimo. Nelle 1100 il romano De Sanctis parte all'offensiva ed è primo su entrambi i passi ed alla sera 23" lo separano da Tomasi seguito a sua volta da Alquati. Per Fambri, sfortunato come non mai, lo Stelvio mostra la grinta: la carburazione della sua 1400 è claudicante. Ne approfitta Bassetti, con del Torso in veste di fantasma, ma l'aria di casa del Tonale vivifica motore e polmoni del gran Camillo che è primo al traguardo al cippo. Il „terzo uomo”, Bassetti, è capo pattuglia a Trento, alla vigilia della quarta tappa, la definitiva. A vele spiegate la corsa di Quadrio Curzio la cui



Ovidio Capelli, su Fiat 8 V Primo assoluto della 6. Stella Alpina - Foto Pedrotti



Camillo Fambri, il dott. Giorgio Sciso e l'ing. G. de Unterrichter - Foto Grosselli



Ovidio Capelli riceve la Coppa del Presidente della Repubblica - Foto Grosselli



vivere anche gli altri, Giacomelli e Zafferri che ne approfittano per realizzare qualche accorta azione di „commandos“. Anche per Mathè lo Stelvio è severo giudice: una gomma a terra nel tratto cronometrato, l'affievolirsi di aeree speranze per l'austriaco, il concretarsi di certezze di vittoria per Della Favera, autoritario, regolare, cronometrico. Bruciante offensiva di Ovidio Capelli che domina Rodenghi sullo Stelvio (in virtù d'una maggior potenza di motore) e lo uguaglia a casa propria, al Tonale! Brillante ritorno di Cornacchia ma non sufficiente per riguadagnare il tempo perduto. La più breve, la più attesa, la più temuta, infine, delle frazioni: la Trento - Bondone, di velocità pura sui 110 ossessionanti tornanti della montagna di Trento! E' la prova del „redde rationem“ il „concludo“ dei piloti. Romanini, cui il „nemo propheta in patria“ fa un baffo, è primo, nettissimo a Vaneze ma Castelli vince la corsa in virtù del margine di minuti accumulato con la paziente economia della formica. De Sanctis rinnova le prodezze dei giorni passati ma ha un alleato nelle condizioni della macchina di Tomasi che si palesa alquanto sfiatata. Fambri fa scintille sul suo Bondone ma è Bassetti a riportare a Bolzano una meritata e franca vittoria così come a nulla vale la fantastica corsa „ex aequo“ di Croce e Luglio in quanto Quadrio Curzio è inesorabilmente primo. Ancora Giacomelli, parzialmente, e Guidetti in classifica generale capintesta delle „500“ gran turismo, ancora Mathè all'arrembaggio vittorioso del Bondone e Della Favera vincitore di fondo. Lotta spasmodica, serratissima, entusiasmante tra Fausto Rodenghi (primo con oltre 10" su Capelli) e il milanese Ovidio che vince la corsa con soli 6" 4/5 di vantaggio e fornirà all'avversario la più grande delle soddisfazioni: il riconoscimento schietto e cavalleresco della classe di capitano Fausto. Jean Herteaux, il forte campione di Francia, è terzo, grande rivelazione della corsa, da lui condotta con un'accortezza ed intelligenza ammirabili. Ma prima di congedarci dalla VI Stella Alpina spendiamo, vivaddio, due meritate parole per i trentini che hanno portato in fondo la corsa. La scuderia Trentina ha degnamente fatto gli onori di casa per questa sua più impegnativa competizione. Il dr. Maci Zini ha di che esser soddisfatto e fiero delle prestazioni dei suoi „poulains“..... Beppino Borga, nipote in parentela e correligionario in..... legnami con l'Ernesto delle „1400“, ha fatto 5" nelle „topolino“ su 15 concorrenti classificati; Romanini, forte nel levar tonsille come nell'abbordar curve, è 6°; Tarantino, „turista“ della corsa, 12° e „Alto Adige“ 14°. L'equipaggio del giornale alto atesino chiamato il Carollo, Malabrocca della Stella Alpina ha perso la maglia nera solo a causa della fantastica jella di Sertorio. Mario Tomasi, campione di razza, ha dato chiara misura della sua classe fin che la macchina ha tirato, si è poi difeso con caparbia e coraggio: il suo 2° posto è meritato. Gianni Trentini, „pilota senza infamia e senza lode“, è 7° nonostante una piroetta degna d'una famosa quadriglia d'altri tempi; 11° Dario Widmann, sfortunato e temerario, l'uomo che si dichiarerà entusiasta della Stella Alpina solo allorché i tratti di velocità si effettueranno in discesa: „Chi se vede chi che ghe tira dreto“ affermava sadicamente anni addietro, a chi lo traeva dal torrente Boite dove s'era andato ad infilare proprio in un tratto di velocità in discesa.... Ultimo, ma con l'Ardea del rappresentante di commercio, Daniele Volpi, immancabile macchietta della „Stella“, il pilota cui il tempo le media il tempo

per distendere i nervi, sudare e quindi guarire dai reumatismi, godersi il paesaggio, visitare qualche cliente..... Camillo Fambri, anno nero: sfortuna al Porthos trentino. Ad majora! Giovanni Bonini è 7° di categoria ma con una macchina meritevole d'un magazzino di demolizione. Sorpresa spettacolosa del trentino d'adozione Quadrio Curzio Pericle; il lungo e complesso nome non stona affatto con la sua statura di pilota. Mariano Lubich ha deambolato con la sua Volkswagen di serie precedendo ben quattro avversari; Fausto Rodenghi ha giocato tutte le sue carte, prima contro il caso avverso poi contro Ovidio Capelli, ha perduto anche per la formidabile tempra del suo avversario la cui gara è stata un magnifico crescendo laddove tutti gli altri tendevano al.... ribasso. Notevole affermazione del roveretano Paolo Colombo a fianco del quale vedemmo sovente pilotare un nostalgico dell'automobilismo: quel Meo Costa per il quale un „vate“ ha coniato la frase „nel.... motore la vita“. Ughetto Mondini ha corso come un veterano; lui così giovane e bisognoso ancora di fare le ossa al pilotaggio: è destinato a migliorare, a crescere, a far scintille. Due illustri vittime nel clan trentino: Rangoni - Villotti in corsa fin dalle prime battute, stroncati da un sinistro meccanico sul Costalunga ed Eugenio Lubich, che ha denunciato forse un leggero appannamento nei confronti delle precedenti edizioni. 73 macchine delle 101 partite hanno raggiunto il traguardo a scacchi bianco-neri, 70 piloti e 3 amazzone: ecco il consuntivo brillante della VI „Cavalcata di Agosto“ dell'automobilismo trentino: Questo successo premia un'organizzazione poderosa e ponderosa, intricato groviglio di numeri, conteggi, dattilo e telescriventi, lancette di cronometro in perenne movimento, comunicati stampa tempestivi ed esaurienti, concitate ma ognor serene riunioni di giuria: il tutto sotto l'aulica direzione dell'onnipotente dr. Sciso, deus ex machina della complessa regia, e magna pars dell'organizzazione. Ora gli amici dell'Automobile Club Trentino sono al lavoro per la settimana loro fatica. Mancano quasi due mesi all'avvenimento eppure sui tavoli di Sciso si vanno ammucciando le cartoline verdi delle adesioni di massima e si susseguono con ritmo sempre più incalzante quelle gialle per la richiesta di raggugli. Segno evidente che la „Stella d'Agosto“ ci offrirà un nuovo primato, raggiungerà una nuova, eccelsa tappa di questa sua breve eppur così travolgente storia. Da ogni parte d'Italia ci si interessa della corsa, da diverse nazioni si chiedono i regolamenti della „etoile alpine“ della „edelweiss“, della „alpin star“: sarà la volta buona per una massiccia partecipazione d'oltre frontiera? All'A.C. Trento lo si afferma mentre il lavoro aumenta di volume e d'intensità mentre le dattilografie battono nervosamente cerate per comunicati e lettere di invito; mentre i Lussana, i Vecchi, i Manioletti sotto l'occhio serafico e placido del dr. Sciso, realizzano e perfezionano i dettagli d'una organizzazione mastodontica, mentre i Gerosa, Porta, Mayr, Rodenghi, Mantovani, Zini e compagni, ovvero i preposti alla Commissione Tecnica Sportiva limano regolamenti, computano medie, studiano e controllano strade, elaborano in una parola il codice generale della corsa. L'ambiente è ormai quello della vigilia ma il lavoro procede su binari le cui direttrici son fissate da tempo, son collaudate da tempo, porteranno diritte al successo. Ed a questo successo anche noi formuliamo i nostri auguri: in base al lupo „Stalling“



L'Ing. Giovanni Canestrini alla premiazione della 6 Stella Alpina

## 7<sup>a</sup> EDIZIONE

*Ci sembrerà vuota quest'anno la Stella Alpina, senza Sigismondo Mancini. Ma se prima era la «nostra gara» oggi è la «sua» gara e per questo dobbiamo ad essa dedicare il nostro pensiero e il nostro lavoro. Per farla riuscire meglio di prima, per fare della Stella Alpina, la manifestazione che Sigismondo Mancini ha animato e voluto.*

*La gara cioè che mancava nel nostro calendario, che si dedica ai veri appassionati della guida, che deve servire a fare conoscere ed amare il nostro Trentino, che infine adotta una formula, che ormai moltissimi hanno copiato e copiano e che s'è dimostrata una delle più indovinate, se non la più indovinata; e che ha un po' percorso i tempi.*

*Perché presto o tardi su questa formula dovranno*

*locità pura su strada e forse la totalità delle corse per la così detta categoria turismo, la quale dall'anno venturo, se la Commissione Sportiva Internazionale non muta orientamento (e potremmo del resto noi in Italia seguirlo egualmente in ogni caso) non sarà più riconosciuta nel campo delle competizioni di velocità pura.*

*La formula della Stella Alpina diventerà allora, la sola formula ammissibile e la gara costituirà un vero e proprio criterium delle vetture del turismo come già oggi è. Gara nella quale le vetture vengono impiegate come normalmente si impiegano, su strade comuni, lungo un percorso doppiamente probante, e per la sua lunghezza e per le sue caratteristiche, che presenta non soltanto i più attraenti panorami, che un turista possa desiderare, ma anche le più affascinanti salite che un guidatore desideri di affrontare e per vagliare le doti del suo mezzo meccanico e per mettere alla prova le proprie qualità individuali di guidatore.*

*Forse ripetiamo tante cose già dette, forse ritorniamo su argomenti già trattati negli anni precedenti e non varrebbe la pena. La Stella Alpina ormai è alla sua settima edizione e si presenta e si valorizza quindi da sé. E' una manifestazione vitale, che trova la sua vitalità proprio nella indovinata applicazione di una formula ad un percorso che è unico al mondo e direi che ha sostituito, con criteri moderni e più aderenti alla realtà ed alle esigenze attuali, la vecchia Coppa delle Alpi, che con la sua formula sarebbe ormai superata e che, se si dovesse riprendere dovrebbe seguire gli orientamenti di questa nostra gara, la quale al suo indovinato regolamento ed alle attrattive del suo percorso aggiunge ormai una tradizione ed una continuità settennali.*

*Gli amici dell'A.C. di Trento certamente questo merito hanno avuto: di essere rimasti fedeli agli scopi, al percorso, alle caratteristiche della gara. Non è merito da poco in un periodo come l'attuale, nel quale molti nostri organizzatori o ideano gare che non hanno alcun significato ed alcuna funzione, o si applicano a ripetere quello che altri fanno, con danno reciproco, od infine si baloccano a tentare sempre del nuovo, e nel percorso e nel regolamento. E dimenticano in ogni caso che lo sport è soprattutto tradizione, tempi, record, ci-*

Dalla sua prima edizione, la Stella Alpina si è posta con chiaro successo fra le più interessanti competizioni del calendario sportivo automobilistico. Per il tecnico, per lo sportivo, e per il turista automobilista la gara è ormai divenuta una tradizione. Il suo successo ha infatti coinciso con la evoluzione in senso automobilistico del fenomeno turismo, tanto da indurci a considerare la Stella Alpina il prodotto di una determinata tendenza, il risultato di nuove esigenze, l'esperimento probante di un turismo più dinamico. Turismo e Stella Alpina coesistono in una unità inscindibile. In poco più di mille chilometri il percorso segna vari itinerari completi in se stessi ma così in funzione uno dell'altro da rappresentare veramente la più brillante e precisa espressione del turismo Trentino - Alto Adige. Si fondono gli itinerari, nella stessa gamma di sensazioni che poco a poco affascinano il turista introducendolo in un nuovo mondo, da scoprire. È il fascino del Pordoi, dello Stelvio, della Mendola, ove la dolomite giunge al ghiacciaio e diventa l'eterno mistero di una

## SEGRETO DI VITALITÀ

natura che domina ogni voce e sentimento umano. È il fascino dell'ineffabile mormorio di acque cristalline nelle valli umilmente aperte alla vita silenziosa di paesi che la brezza della montagna addormenta nel verde intenso di pini e di abeti. La Stella Alpina è dunque turismo nel senso più alto della espressione: il turista vi riflette le proprie aspirazioni al raggiungimento delle quali desidera essere guidato, tutelato da ogni possibile imponderabile. Egli chiede quali garanzie offre un determinato mezzo su un percorso ideale: la Stella Alpina ogni anno risponde con una nuova parola, una nuova assicurazione. Ed è proprio in codesta cosa il segreto della sua sempre viva attualità. Noi avremo la migliore prova del successo della manifestazione allora che, taciuto l'applauso e spento il battito convulso dei motori, sui quattro itinerari prenderà avvio una nuova corsa che avrà per protagonista, questa volta, il turista automobilista e che, in ogni paesaggio, custodirà l'invito ad un tra-



Strada dello Stelvio - 1756 m.

Foto Fränzl - Bolzano

Strada del Passo Gardena - 2137 m.

Foto Ghedina - Cortina d'A.



# FIAT

## la nuova 1100

avvenimento  
dell'automobilismo italiano



successo internazionale e superbe vittorie sportive

Piloti della scuderia «S. Ambrós»  
alla Stella Alpina

Foto Grosselli

SPORT  
TURISMO E  
SERATE



## QUASI MENECHINE A TRENTO

Tra le tante iniziative promosse ogni anno dall'Automobile Club di Trento in occasione della Stella Alpina ve ne fu una, nel 1952, che venne sottolineata da tutti con particolare compiacimento. Quella di premiare con un distintivo d'oro i più fedeli partecipanti alla Stella e l'ideatore di questa gara singolarissima: Giovanni Canestrini.

L'avvenimento nella sua commovente semplicità trascendeva l'importanza che si suole attribuire alle solite premiazioni. Il riconoscimento, infatti, non andava ad un vincitore ma a coloro i quali nelle 6 edizioni della manifestazione avevano preso parte ad almeno 5 di esse, a prescindere dalla classifica ottenuta. In altre parole si volle premiare la fedeltà più che il valore, l'attaccamento ad una manifestazione più che l'abilità dei singoli nella conquista di un premio che il più delle volte non è in funzione diretta dell'abilità, appunto, ma del mezzo meccanico di cui si dispone.

Si dirà che, a parte l'ideatore, il fatto che i premiati fossero in prevalenza trentini (Rodenghi e Fambri) e soltanto un appartenesse ad altra provincia (Ovidio Cappelli) faceva supporre che i fedelissimi altro non fossero che elementi locali portati a dare la loro adesione annuale alla gara per motivi sentimentali e per spirito campanilistico.

Ciò è vero soltanto in parte poiché numerosi sono i guidatori che pur non vantando 5 presenze assicurano ogni anno la loro partecipazione alla Stella. Il perché di questa adesione - e questo è il motivo che ci ha spinti a scrivere queste brevi note - è sufficientemente conosciuto a quanti si interessano di automobilismo.

La Stella Alpina ha rappresentato veramente qualcosa di nuovo nel dopoguerra. Abbandonando i canoni più ortodossi della regolamentazione sportiva è andata incontro al turismo non tralasciando in alcun modo la competizione, anzi operando una simbiosi tra l'uno e l'altra che i Rallies ad esempio, non hanno raggiunto sebbene lo scopo principale ch'essi si ripromettono sia appunto quello di far fare del turismo, di valorizzare determinate zone, dando, a chi vi partecipa, la possibilità di aspirare ad un premio; il che val quanto dire assicurare alla manifestazione un substrato agonistico.

Quando i Rallies hanno un carattere eminentemente tu-

quando hanno un carattere decisamente sportivo sono i "turisti" a rimanere insoddisfatti. Di questa disarmonia dei Rallies si potrebbero citare numerosi casi.

Nella Stella Alpina (anche la scelta del nome è stata oltremodo felice) turismo e competizione raggiungono una perfetta fusione e non si tratta certamente di turismo spicciolo giacché le zone in cui si articola la prova rappresentano di per sé un richiamo al quale nessuno sfugge. E, trasferendo la manifestazione sul piano sportivo, vediamo come essa non venga meno alla sua funzione agonistica.

Quattro giorni di gare, quattro giorni di svago che tutto viene temperato e armonizzato tenendo conto delle esigenze dei piloti sia come tali, cioè in funzione della gara, sia come turisti e come villeggianti.

Già, come villeggianti, poiché oltre a consentire ampi respiri tra un tratto e l'altro, la Stella ha il pregio di concludersi ogni giorno nel pieno pomeriggio dando a ciascuno la possibilità di tornare, la sera, un semplice villeggiante anche se il tema preferito sia pur sempre quello della gara. Per quattro giorni il signorile Hotel Trento è il ritrovo della Stella e non manca mai chi sa ravvivare la serata con i suoi motti di spirito, con il suo sottile sffottimento che nessuno risparmia. Chi ci ha suggerito questa immagine, forse lo avrete capito, è un simpatico guidatore meneghino cui madre natura non ha concesso il pregio di fare il corazziere ma in compenso quello di fare l'avvocato poiché ha la parola facile, tanto facile da non trovare difficoltà alcuna ad esprimersi.

Ebbene questo simpatico guidatore meneghino da qualche anno in qua è il clou delle serate della Stella e sentiremmo davvero un gran vuoto se quest'anno dovesse disertare.

Perciò, con il permesso degli organizzatori, siamo noi a rivolgergli un caldo invito. E non soltanto a lui ma ai compagni della sua Scuderia. Una scuderia che trae il nome, mi par di ricordare, da un Santo famoso di Milano. Nè vogliamo dimenticare di sollecitare i componenti di un'altra formazione meneghina, quella formazione che è più che mai una scuderia perché è anche "stalla".

Orbene, amici, concludiamo con un augurio sincero. Ci

# curate il motore

## per ridurre i costi della vostra auto

Gran parte delle malattie che colpiscono la vostra auto deriva da errori nel suo regime di vita e particolarmente dall'empirismo della lubrificazione adottata.

Una volta - dato il basso regime dei motori - ai lubrificanti non erano richiesti particolari requisiti. Oggi, invece, il dinamismo sempre crescente, che impone alte velocità e costringe all'impiego di motori rotanti sempre più velocemente, ha reso inadatta la tradizionale lubrificazione ed ha decisamente orientato i tecnici dell'automobile verso l'impiego di lubrificanti a bassa viscosità e ad alta untuosità.

Peraltro, poiché il valore dell'untuosità posseduta dagli olii minerali puri anche più pregiati è insufficiente ad assicurare, secondo i moderni criteri, una perfetta lubrificazione, si è dovuto ricorrere all'impiego di additivi atti ad esaltare il basso potere untuoso degli olii. Fra questi additivi il «Bardahl lubricant» è quello che meglio risponde allo scopo perchè, per la sua originale costituzione chimica, è in grado di conferire agli olii minerali la capacità di realizzare la **razionale** lubrificazione dei moderni motori ad alto regime di giri.

Con l'impiego, dunque, dell'additivo Bardahl voi preserverete il motore dalle malattie che gli abbreviano la vita.

### L'ossidazione dell'olio: artrite del motore

Per quanto raffinati siano, gli olii minerali tendono, per la loro stessa struttura molecolare, ad ossidarsi, facilitando così la formazione di una dannosa poltiglia. Questa determina la progressiva usura del motore perchè, infiltrandosi nei giochi degli organi in movimento, specialmente dell'albero motore, li inceppa e, accumulandosi nelle condotte, le ostruisce.

Aggiungendo all'olio il 10% di Bardahl, questo, in virtù di taluni suoi componenti chimici anti-ossidanti, impedisce l'ossidazione del lubrificante ed evita così l'usura, artrite del motore.

### L'usura chimica: avvelenamento del motore

Il normale olio lubrificante non ha in sé forza adesiva sufficiente ad impedire il contatto delle parti metalliche con l'acqua e gli acidi prodotti dalla combustione: il che genera corrosione. Aggiungendo all'olio il 10% di Bardahl, questo, grazie al suo microvelo lubrificante permanente, impedisce il contatto delle parti metalliche con la miscela velenosa di acqua e acidi.

### La formazione dei depositi carboniosi: arteriosclerosi del motore

Nei moderni motori ad alto regime di giri si producono, a causa della imperfetta combustione del carburante e del lubrificante, dei depositi carboniosi e gommosi, i quali, accumulandosi nelle sedi delle fasce elastiche e delle valvole, ne producono l'incollaggio, riducendone la tenuta e determinando così fusioni e grippature. È l'arteriosclerosi del motore. Con il suo velo lubrificante e permanente il Bardahl protegge anche le fasce elastiche e le valvole e, impedendo la formazione dei depositi carboniosi e resinosi, evita gli inconvenienti sopracitati.

### Il Bardahl prolunga la vita del motore

Il Bardahl è un additivo scientifico americano che mantiene costante la viscosità del lubrificante alle più alte come alle più basse temperature, impedisce l'ossidazione dell'olio perchè lo protegge dall'azione del calore e dell'aria e conferisce agli olii minerali **anche non pregiati** una elevatissima untuosità.

Tale untuosità, elemento essenziale per una efficace lubrificazione, è provocata da un'attrazione elettrica, cioè dalla mutua azione fra il campo elettrico superficiale del metallo e quello delle molecole del Bardahl, che restano così ancorate al metallo stesso, in altre parole, l'ancoraggio del Bardahl al metallo avviene per azione analoga a quella della calamita sul ferro.

Il Bardahl sconvolge tutte le vecchie teorie della lubrificazione: non è più la viscosità che conta, ma è la forza adesiva del microvelo. È cioè l'untuosità (formatasi per attrazione polare) che consente agli olii di resistere anche a quelle massime pressioni che senza il Bardahl non potrebbero sopportare. Naturalmente il Bardahl deve essere miscelato soltanto con olio nuovo, e il suo uso deve essere continuativo perchè continui sono gli enunciati inconvenienti ai quali il motore è soggetto.

### Col Bardahl: ogni 100 km., 10 km. gratis

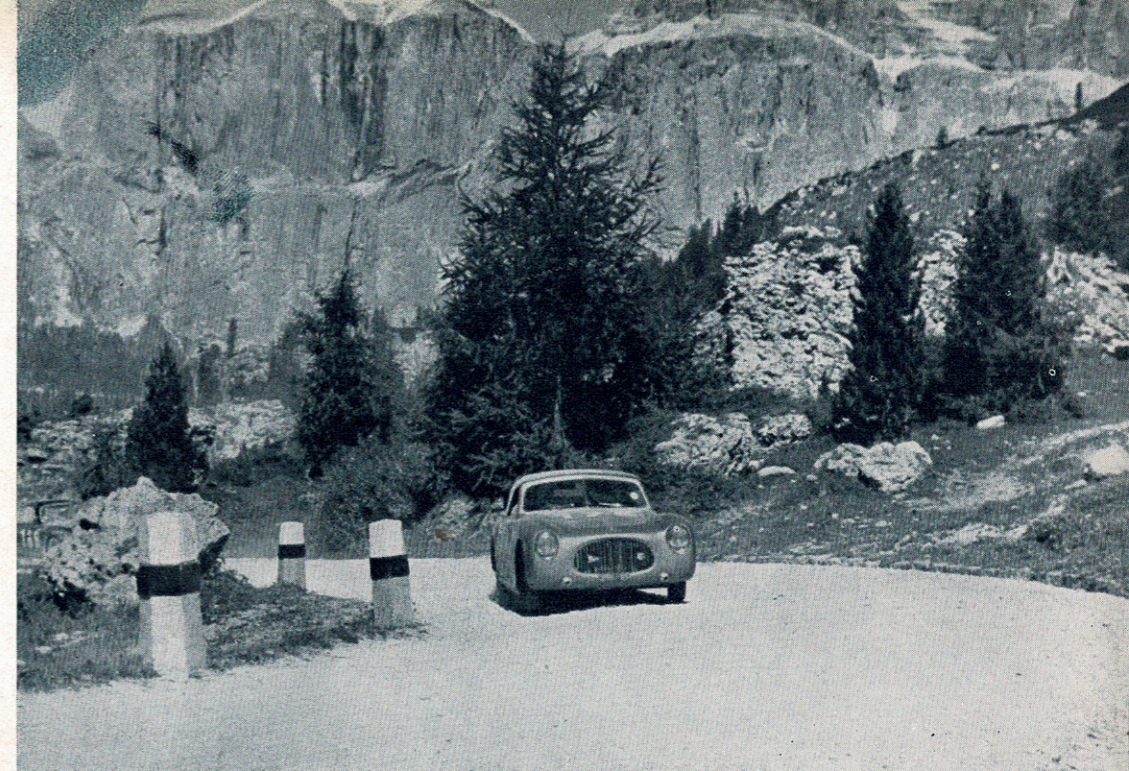
La riduzione del 75% dell'attrito, ad opera del Bardahl, abbassa a sua volta del 30% la temperatura del motore e consente un minor consumo di olio (circa il 20%), e di carburante (circa il 5%). La diminuzione di temperatura del motore è di particolare vantaggio quando si tengano elevate velocità o si debbano affrontare lunghe e forti salite.

I vantaggi meccanici ed economici derivanti dall'uso del Bardahl sono di per sé evidenti: minor consumo di olio e di carburante, minori spese di manutenzione, nessuna preoccupazione per la lubrificazione, maggior rendimento, vita sana e sempre più lunga del motore.

Non vi diciamo: „provate il Bardahl....“ vi diciamo „adottate il Bardahl“, perchè il Bardahl non è il rimedio ad un male passeggero, ma è un nuovo e razionale regime di vita per il vostro motore.

Ogni volta che gli sportivi dell'automobile si trovano a parlare tra loro, molto spesso la discussione finisce per vertere sulla bravura dei piloti. E si dice che questo è migliore di quello, che l'asso tale ha molta più classe dell'asso tal altro. Finita la discussione - finita per modo di dire comunque - ognuno resta del suo proprio parere, come coloro che essendo di partiti diametralmente opposti, iniziano una discussione politica con lo scopo di convincere l'avversario alle proprie idee. Ora noi non vogliamo convincere nessuno di quanto stiamo per dire, ma desideriamo facilitare il terreno delle discussioni, facendo una breve sintesi dell'attività dei nostri piloti, arrivando capillarmente alle varie classi nelle competizioni svoltesi a carattere internazionale o almeno nazionale. Parleremo quindi degli assi, come parleremo dei tanti appassionati del volante....

Saprete di certo qual'è stato il pilota italiano che lo scorso anno ha vinto più corse (prendiamo il programma agonistico 1952 come base per la nostra disanima): si tratta del campione del mondo Alberto Ascari, che ha compiuto un vero capolavoro di abilità riuscendo ad imporsi nella bellezza di 11 Grandi Premi internazionali, tutti della formula corsa n. 2. Più di una vittoria in questa stessa formula, hanno poi ottenuto solo Farina, Taruffi



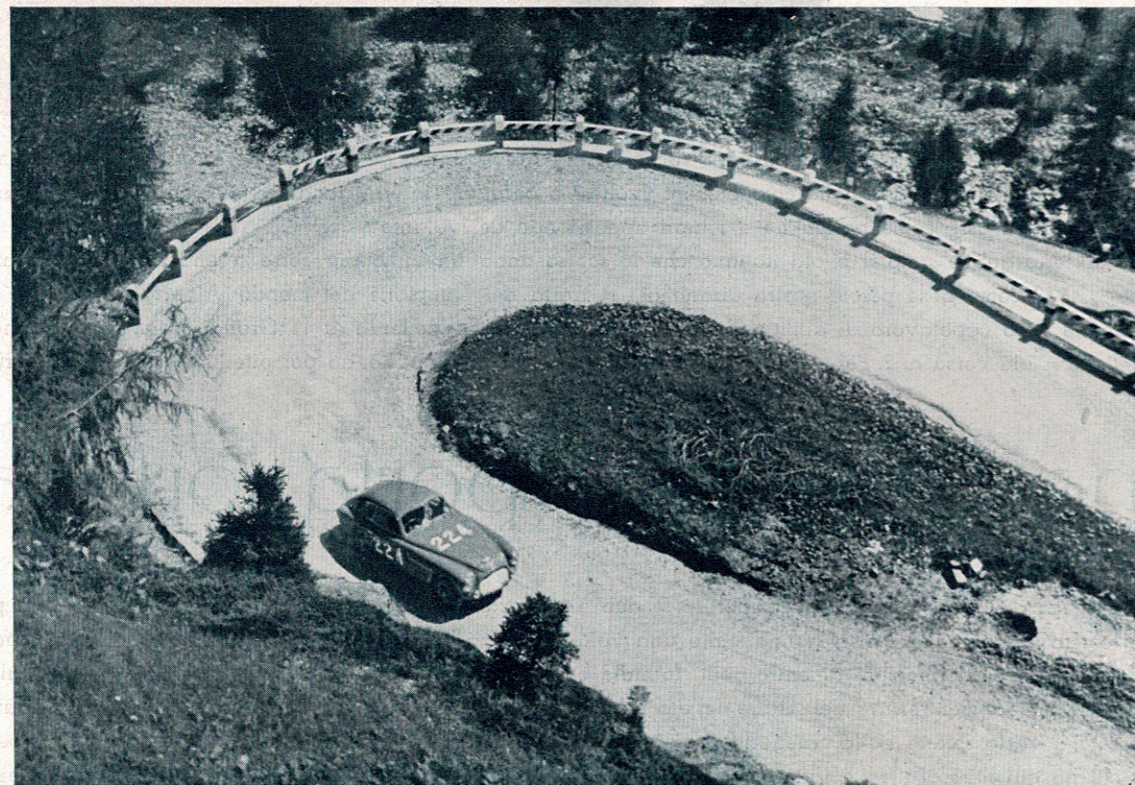
Sulle strade  
delle Dolomiti  
foto Grosselli

## una corsa che porta fortuna

e Villoresi, ma il loro bottino non ha superato le due affermazioni. Andiamo poi a vedere le competizioni per vetture corsa formula libera; qui hanno vinto una volta ciascuno Taruffi e Villoresi (ma Fangio ha il primato delle vittorie con 6 affermazioni), mentre nella formula corsa n. 1 c'è ancora una vittoria di Taruffi ed un'altra di Villoresi. Sempre per restare nel settore delle competizioni maggiori, quelle a carattere internazionale, andiamo a frugare nel vasto settore della categoria sport che ha visto lo scorso anno svolgersi ben 38 corse. Ebbene sapete chi ha qui il record delle vittorie? Nientemeno che il giovane Paolo Marzotto che è riuscito a collezionarne ben 5. Cosa che non è stata possibile ad altro pilota: nessuno è stato capace di vincere più di una volta. Degli italiani solo Castellotti, Bracco, Sterzi, Vittorio Marzotto, Casella, Palmieri Bonetto e Scotti hanno il merito di aver vinto una gara, ma una sola. Andate ora voi, o lettori, a tirare le conclusioni dopo questo rapidissimo bilancio che in verità non comprende i nomi di tanti altri corridori i quali, pure avendo ottenuto una serie eccellente di ottimi piazzamenti, non sono riusciti a bere nella coppa della vittoria. Ma che volete; questo è il destino. Il trionfo per ogni corsa è di uno solo....

Andiamo ora a cacciare il naso nel settore nazionale ed in particolare in tutta quella vastissima materia che riguarda le competizioni riservate alla categoria sport, cominciando dalla classe 750 cmc, che è stata quella che ha avuto nel 1952 il maggiore numero di corse: ben 35. Ed eccovi subito alla ribalta i piloti che più volte hanno avuto l'applauso del vincitore: con 8 vittorie Sesto Leonardi che ha perduto il titolo di campione italiano andato a Casella il quale dal canto suo ha conquistato 7 vittorie. Più di una volta hanno poi vinto Angeli (3 vittorie), Taraschi, Musso e Donato con 2 affermazioni. Il primato delle vittorie nelle corse nazionali della categoria sport è diviso per il 1952 tra il suddetto Leonardi e Bordoni. Quest'ultimo è stato il dominatore nella classe 1100, ed ha ottenuto il bel bottino di 8 vittorie, come Leonardi, cioè nella classe 750. Cabianca, che era il campione della 1100, ha vinto invece 4 volte come il romano Giuseppe Rossi; sono saliti alla ribalta con l'applauso di tre volte vittoriosi Brandi, Venezian e Grimaldi. Toscana il primo, veneto il secondo (lo dice poi lo stesso nome,...) e siciliano il terzo. Mentre la classe 1100 ha avuto lo scorso anno 30 corse, la classe 2000, che pure era ricchissima di vetture di vario tipo, ne ha avute solo 12. La ragione è da ricercarsi tuttavia nel semplice fatto che i regolamenti di quasi tutte le manifestazioni hanno ignorato le vetture due litri ed hanno

Delle 5 magnifiche vittorie riportate da Paolo Marzotto, tutte nella classe oltre 2000 sport, vi abbiamo detto più sopra allorché abbiamo esaminato le competizioni internazionali. Dobbiamo ora aggiungere che in Italia, lo scorso anno, si sono svolte 27 competizioni per le vetture della maggiore cilindrata sport: tra i vincitori da ricordare il siciliano Bordonaro che ha vinto 4 volte, il romano Palmieri che ha eguagliato il record di Marzotto con 5 vittorie anche lui, poi Sterzi e Castellotti con 3 affermazioni ciascuno. Ed ora accenniamo alla categoria gran turismo che, come quella turismo, interessa la Stella Alpina. Nella minore cilindrata del gran turismo dunque si sono avute 18 corse e la vittoria è andata a posarsi ora qua ora là sul radiatore di tante varie vetture. Tre volte ha premiato Zafferi e due volte ciascuno Giacomelli, Scaletta, Guidetti, Guarnieri e Mariani. Invece nella classe 1500 la stessa vittoria è stata quasi monopolio di un solo pilota: Dalla Favera si è affermato 7 volte nelle 19 corse e solo 2 volte ciascuno hanno vinto Lurani e Musitelli. Fluttuante anche la situazione nella classe 2000 dello stesso gruppo gran turismo: due volte ciascuno hanno vinto Capelli e Scotti. Ma nella classe maggiore ecco di nuovo un pilota far incetta di vittorie: il romano Caraceni, vecchia conoscenza della Stella Alpina, ha ottenuto 5 affermazioni, contro 2 del bravo Cornacchia. Gran movimento agonistico nella



Strada del Passo di Rolle

Foto Grosselli

categoria turismo e altalena di vincitori. Ma anche qui man mano le posizioni si sono andate chiarendo e i più bravi (in qualche caso i più fortunati anche) sono andati mettendosi in maggiore evidenza. Così è stato del barese Siciliani nella minore cilindrata che ha vinto 3 delle 24 corse, contro 2 di Castelli, così del romano De Sanctis che ha vinto 4 volte nella classe 1100 contro le 3 vittorie dell'ottimo Tomasi, così nella classe 1500 del fortissimo Fambri che ha segnato quattro affermazioni in suo vantaggio, mentre nella maggiore categoria, dove il duello di macchine ha avuto bagliori di fuoco, Becucci e Maglioli han terminato la stagione con 2 vittorie ciascuno nelle 21 corse disputate. Da tutto questo discorso dovremmo trarre anche altre conclusioni, oltre quelle che più sopra ci eravamo ripromessi. Ma ne accenniamo una sola e questa riguarda le competizioni delle due categorie di vetture che riguardano anche la Stella Alpina. Molto semplice. La bella corsa organizzata dall'Automobile Club di Trento evidentemente porta fortuna e premia i piloti di maggior classe. Guardate solo questo: tra i corridori che lo scorso anno hanno ottenuto i maggiori coefficienti di affermazioni ci sono stati molti vincitori di classe della Stella Alpina: così De Sanctis, così Castelli, così Guidetti, così Dalla Favera. Senza voler dire di Capelli, che è stato poi il trionfatore assoluto della magnifica corsa. Traetene ora voi, lettori, le conseguenze. I fatti ci sembra, parlano abbastanza chiaramente. La Stella Alpina è la corsa che porta fortuna.

## STELLA ALPINA 1953

Scrivere della « Stella Alpina », è per noi un vero piacere, poichè questa magnifica gara, fino dalla sua prima edizione, ci ha sempre attratto in modo particolare sia per la sua formula indovinata e originale, sia per tutti gli altri suoi aspetti che le hanno dato una classicità che molte altre competizioni, anche di nome e di età assai più venerabile, le possono invidiare.

La « Stella Alpina » ha una sua personale caratteristica che le ha già valso il meritato titolo de « la più italiana delle gare alpine » perchè nel suo schema di gara ha saputo temperare le tendenze velocistiche di schietta origine italiana con le necessità turistiche e regolaristiche che più si addicono ad una manifestazione di lunga lena su per le tormentate strade alpine.

Nei più illuminati ambienti automobilistici internazionali, si parla già di « formula Stella Alpina » quando si vuole parlare del sistema di gara impostato su settori cronometrati velocistici, intercalati in una marcia di regolarità a largo respiro. La grande competizione trentina ha quindi il merito di avere dato il « la » ad una regolamentazione che ha trovato nell'intera Europa dei fortunati imitatori. E' superfluo dunque ritessere l'elogio di una formula il cui successo è consacrato da una serie ininterrotta di splendide competizioni la cui importanza quantitativa e soprattutto qualitativa, tende a crescere continuamente. Riteniamo che quest'anno la Stella Alpina, oltre ai compiti sportivi e tecnici che saprà assolvere con quella probante severità che l'hanno fatta celebre, presenterà anche un aspetto singolare, che non esitiamo a definire polemico. Riservata, come già negli ultimi anni alle categorie « Turismo Internazionale » e « Gran Turismo Internazionale », essa servirà in modo egregio a rispondere a tanti interrogativi che queste discusse regolamentazioni hanno posto sul tappeto e indubbiamente il responso che scaturirà dai quattro giorni di dura competizione, sarà definitivo ed istruttivo per chi dovrà più tardi assumersi la gravosa responsabilità di dipanare l'arruffata matassa regolamentare per la stagione ventura.

Come è noto, la « Stella Alpina » è una delle pochissime, se non addirittura l'unica, manifestazione internazionale che abbia riservato la partecipazione alle categorie « Turismo » e « Gran Turismo Internazionale » escludendo coraggiosamente le più spettacolari vetture



Sul Rolle

Foto Grosselli

mondiale. Chi conosce le nostre idee, sa che siamo fondamentalmente contrari all'uso delle vetture da Turismo in competizioni velocistiche. Le varie regolamentazioni tentate per dare una parvenza di ordine legale e di onesta cittadinanza sportiva alle vetture da Turismo, sono sfociate nel caos regolamentare che affligge quest'anno lo sport automobilistico Europeo ed in modo particolare quello italiano che pure ha avuto ben sei anni di esperienza specifica. Ma fra tutte le manifestazioni che ammettono la partecipazione delle vetture da Turismo, se mai l'unica in cui queste macchine abbiano veramente il diritto di competere è senza dubbio la Stella Alpina appunto per le sue peculiari caratteristiche.

Come è noto la categoria « Turismo Internazionale » era stata in origine concepita con il lodevole scopo di creare una categoria in tono minore nella quale corressero le vetture da Turismo normalissime e nella quale potessero farsi le ossa (e magari rompersele...) i debuttanti e specificatamente i dilettanti. Essa ha finito invece con il diventare il campo aperto in cui si disputano accanitamente gli allori le più grandi case nazionali con sensibili ripercussioni commerciali, giustificanti quindi il loro impegno e l'accesa rivalità.

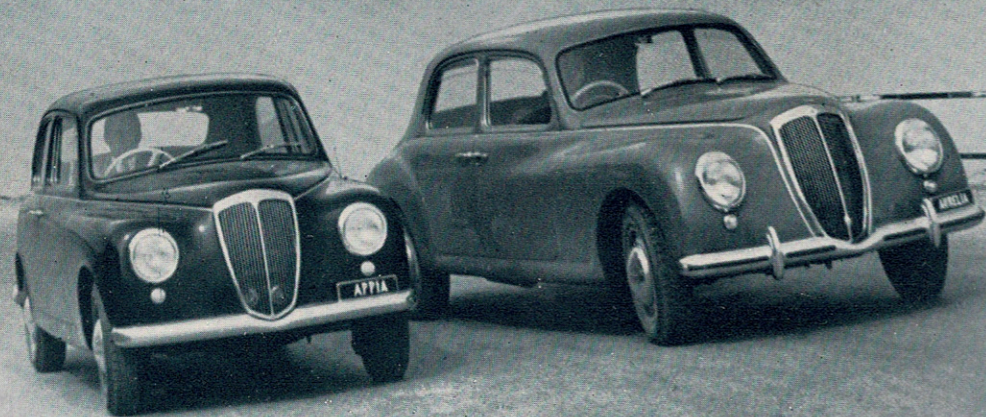
Ergo le diatribe e le discussioni non sempre simpatiche che hanno punteggiato questo primo semestre automobilistico del 1953 e che sono sfociate nella crisi regolamentare che stiamo attraversando.

Quindi la Stella Alpina, avrà il merito di portare le vet-



# APPIA AURELIA

Per il turista più esigente  
sulle strade più difficili



LANCIA & C. - Fabbrica Automobili - Torino - S. p. A.

clusivo che auguriamo possa indicare anche utili indirizzi per l'impostazione futura del quadro regolamentare. Altra storia per la Categoria «Gran Turismo Internazionale»! Questa Categoria intermedia fra il «Turismo» propriamente detto ed il troppo largo «sport», ha avuto fino dalla sua istituzione un successo schietto e sincero che ha portato perfino i costruttori a realizzare delle vetture ispirate e rispondenti a questa regolamentazione. Si è poi voluto unificare il «Turismo» ed il «Gran Turismo», e, proprio durante lo svolgimento della Stella Alpina 1951 si riunì a Trento la speciale Commissione nominata allo scopo di studiare la forse chimerica regolamentazione ideale. Questa venne finalmente varata nell'estate 1952, ma il laborioso parto della Commissione Sportiva Internazionale si rivolse invece in un..... aborto e quindi la categoria «Gran Turismo Internazionale» che era stata condannata a morte e praticamente sepolta fino ai primi giorni di quest'anno, venne invece risuscitata a «furor di popolo», se ci è lecita questa roboante definizione, e nella stagione corrente ha ampiamente dimostrato le buone ragioni della sua sopravvivenza.

La «Stella Alpina» 1953, sarà dunque la prova del fuoco per la categoria «Gran Turismo Internazionale», che, almeno teoricamente, dovrebbe ancora una volta essere destinata a scomparire dalle scene sportive del 1954 ma che invece sembra avere tutt'altro che voglia di morire di morte naturale! Un successo sportivo e tecnico di questa Categoria dovrebbe far meditare i reggitori del nostro sport prima di cancellare con un tratto di penna tutto un complesso di costruzioni e di felici esperienze. E' questa nuova prova di regolamentazione tipica-

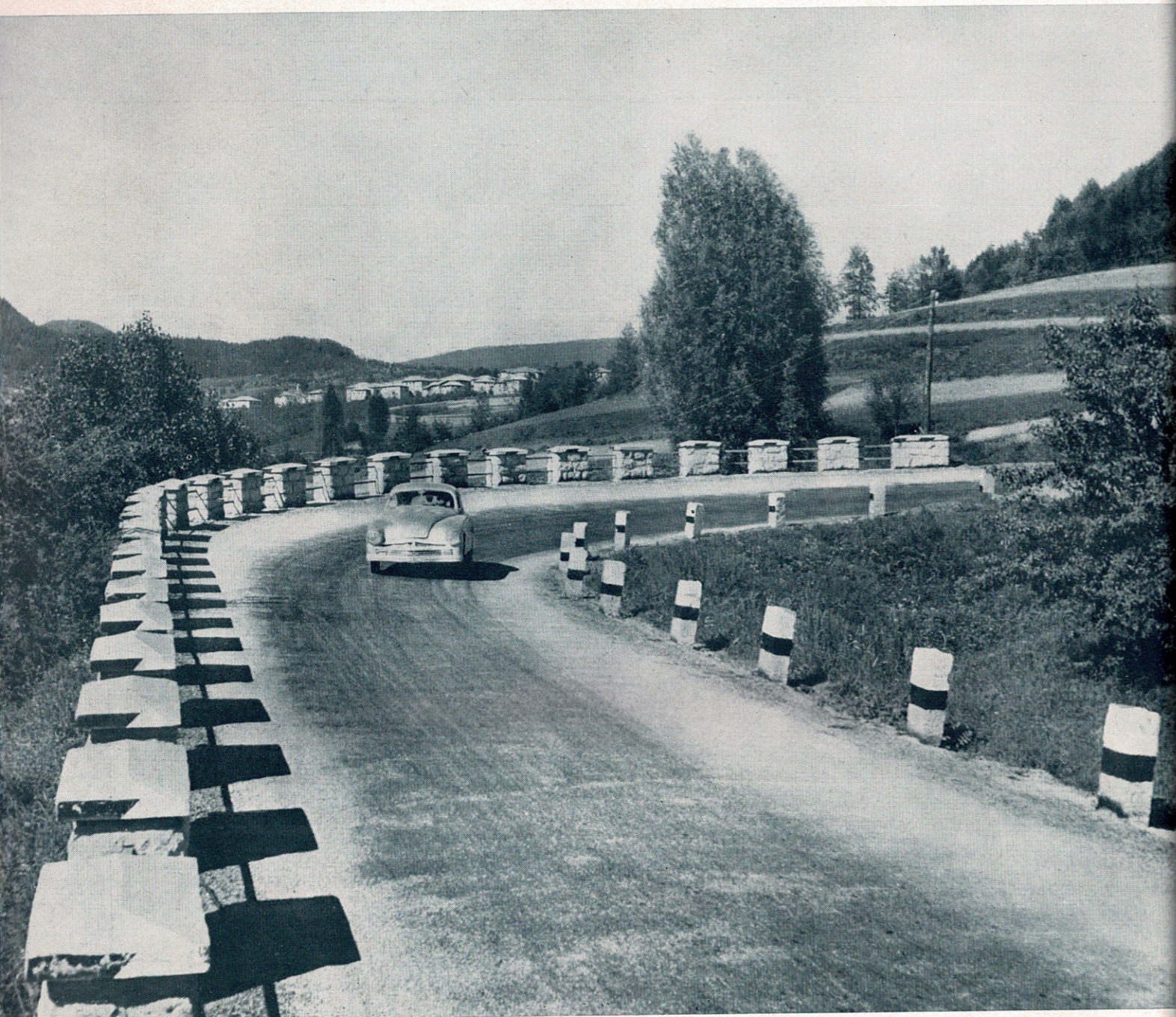
mente italiana, la quale, oltre tutto, è stata anche la spina dorsale delle «Stella Alpina» nelle più recenti edizioni, rappresenta indubbiamente un elemento di primario interesse. Prova quindi specifica di due sistemi e di due tendenze regolamentari, e prova comparativa fra di esse. Un compendio di esperienze preziose e necessarie ed un nuovo singolare merito delle «Stella Alpina» che ci offre tale possibilità.

Quest'anno vi sarà un'ombra di tristezza nel quadro organizzativo della «Stella Alpina». Non ci sarà più fra noi con l'arguto sorriso seminascolto dalla barba francescana, Sigismondo Mancini, che con Canestrini e De Unterrichter fu appunto uno dei realizzatori di questa inimitabile prova. Siamo per altro sicuri che l'amico Mancini, che proprio 25 anni or sono avevamo incontrato per la prima volta come nostro valoroso concorrente sulle scale del Bondone quando facevamo i primi passi nella carriera sportiva automobilistica, dal cielo guarderà ancora con paterno compiacimento a questa sua «Stella Alpina» che Egli stesso tenne a battesimo e vide crescere forte e vigorosa.

Nella consacrazione finale sulla scalata del Bondone, ci sembrerà di vederlo ancora fra noi, felice del successo della Sua corsa, sempre giovanile nella Sua passione inesauribile, sempre prodigo di suggerimenti e di incoraggiamenti. La «Stella Alpina» del 1953 sarà idealmente ancora organizzata da Lui che l'aveva voluta ed il successo che le arriderà, vorrà premiare anche i benemeriti che attorno a Sigismondo Mancini si strinsero un giorno nell'immediato dopoguerra e trovarono la formula ideale per la più bella gara di montagna che si possa realizzare.

GIOVANNI LURANI





Sull'Altopiano della Valle di Non

Note di paesaggio. Ma note essenziali o meglio di paesaggio essenziale; come quelle che quasi sempre restano segnate nell'occhio e nell'animo di chi, come voi graditissimi ospiti della Stella Alpina, alla sera dopo l'«itinerario» o ritornati a casa a competizione finita, tenta di rievocare visioni e momenti e non riesce a fermare che il motivo dominante della vasta sonata, udita in velocità sia pure turistica. D'altra parte diciamo subito che la colpa di quell'«essenziale», di quel sunteggiare osservazioni e sensazioni attorno a pochi elementi di paesaggio, non sta soltanto nella limitata possibilità di vedere e guardare e godere a pieno per chi ha pur sempre

zio, qui sotto le belle illustrazioni, il commento a tutta l'infinita teoria di visioni - e tutte diverse e tutte fuse in mirabile gamma di sfumature - che sono via via primo piano sfondo e cornice del quadro che muta a ogni girar di costone o scavalcare di valico.

Quello che più colpisce il viandante (e che dire del viandante - pilota moderno, per il quale non esistono più momenti di preparazione, di avvicinamento, di lento passaggio da luogo a luogo, troppo spesso abbandonato com'è dall'ebbrezza della corsa?) quello che più colpisce è il frequente contrasto fra vastità di orizzonti e cupe visioni di valli chiuse e



La forra del Sarca

regno dell'ombra fredda e paurosa per nude rocce incombenti. C'è anche nella crudezza del contrasto come una comprensione più sentita e più vera, di quanto, quassù, sia prezioso il grande sole dell'alpe, che fa ridere di borghi e di biade ogni balza aperta al suo arco di luce e di tepore. Tuttavia, come un brivido di curiosità e di piacere ci prende quando le pareti di roccia s'avvicinano a creare il cupo corridoio sonante di acque, e noi ci tuffiamo ansiosi dentro quella frescura, e non guardiamo alla striscia di azzurro su in alto o vorremmo che essa si facesse sempre più sottile, per assaporare chissà quale sensazione strana di chiuso e di incubo, laggiù dove strade e torrente si contengono

torna prepotente il sorriso, proprio sulle labbra, quando riappare il sole; e il verde, la casa, il campo, l'odore di fieno e di vita.

Così tormentato è il suolo alpestre, che di tali balzi repentini e violenti ne contiamo a decine per ogni traversata modesta da valle a valle. - Ma c'è un altro contrasto; non di forme isolate e limitate, non di quinte e di sfondi soltanto, non di impressioni occasionali avvertite appena e già sfumate. Sono, stavolta, due mondi diversi, due vite diverse, due modi di essere e di apparire della montagna. Si chiamano Ghiacciai e Dolomiti. Sculture immani e bellissime, espressioni di forza e di bellezza, ma





Sulla strada dello Stelvio



In Val Gardena



po del Sass Long

distinti fra loro da inconfondibili impronte. Ma chi ha camminato a lungo per fiumane di gelo e morene e groppe nevose, e ascoltato la sinfonia senza fine di rivi e torrenti nutriti dal manto candido dei ghiacci, chi ha sentito il grande respiro del gigante nascosto nei velari di nebbia e ne ha visto oscurarsi le spalle poderose quando cala la notte, sa che questa è la sola, la vera Montagna: avara di sorrisi, ma donatrice di linfa perenne. E le Dolomiti? Ecco, a noi piace vederle e sentirle come *una* montagna, non come *la* Montagna. Ma sono così belle e così uniche da meritarsi bene la fama che godono nel mondo del turismo interna-

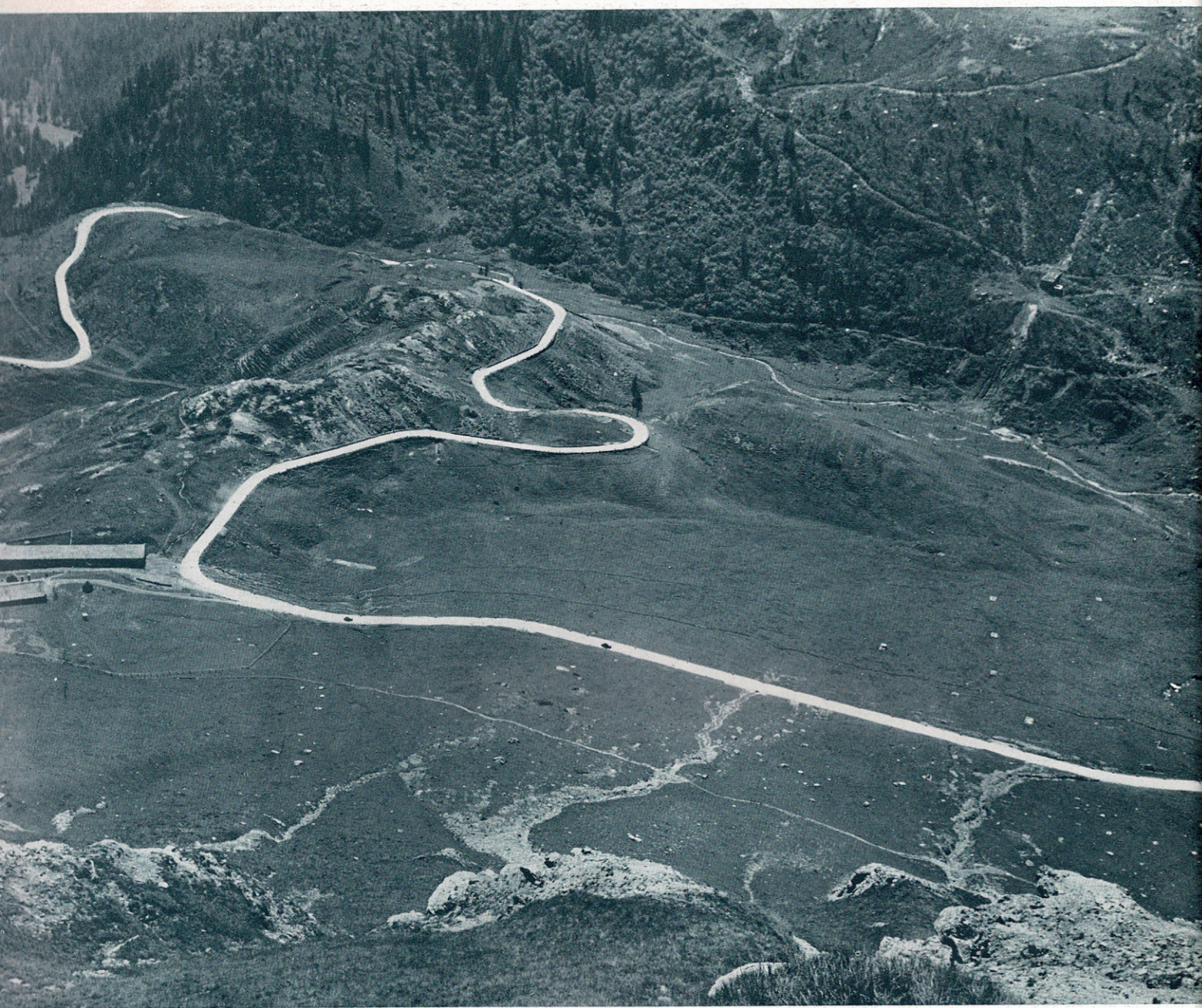
rocciatore. Per voi, amici ospiti della Stella Alpina, la nota dominante per gran parte della zona che percorrerete con le vostre macchine è appunto offerta dal paesaggio dei monti pallidi: dall'oasi occidentale del Gruppo di Brenta alla Marmolada, al Sella, al Cimon della Pala, alle Dolomiti agordine e di Primiero; sicché il fantastico scenario di nudità rocciose che balza improvviso - davvero come opera fatata - dall'onda smeraldina dei pascoli o dal manto cupo del bosco non potrà non restare impresso nel vostro animo come il ricordo più vivo di questo soggiorno fra i monti di Trento. Così all'inno universale di descrizioni e figurazioni entusiastiche e colorate delle tinte più vive, si aggiun-



Il Gruppo del Cimon della Pala

piloti della Stella Alpina, i cui motori possenti mandano la loro voce a riecheggiare contro gli spalti di roccia, quasi a vendicarsi, finalmente, della selva che filtra ogni rumore e del torrente che ogni fragore attenua col suo stesso fragore. - Entusiasmo ben naturale. Perché a differenza di quanto accade nella regione dei ghiacci (dove ammirazione e gioia sono contenute nel cuore preso dall'atmosfera di severità e di mistero che spirava da quelle forme larghe e piene, vive di barbagli e di candori e spesso fasciate di nebbia) qui nelle Dolomiti, il visitatore si sente rapito dal soffio di giocondità luminosa che è in tutto il paesaggio e ogni forma è per lui meravigliosa e perfetta e ogni

alpestri diventa bella solo o specialmente per quel riflesso di pallore e di slancio che manda su loro la cresta di rocce nude. Il segreto di ciò sta, sì, nell'essenza stessa della montagna dolomitica, per quello che essa ci offre con l'aspetto suo mirabile; ma non dobbiamo dimenticare la vita che attorno a quella montagna strana palpita. Anzitutto, il contrasto fra il deserto che è lassù in alto e il manto vegetale che fascia alla base pareti e torrioni, uno fra i più rigogliosi delle Alpi. Poi, la vastità ondulata dei pascoli così pieni di luce, così ebbri di colori e di profumi, così sonori di mandrie. Poi, l'uomo. L'uomo che ha portato fin lassù sia pure per pochi mesi all'anno il suo pido e le sue



Strada delle Dolomiti



I tornanti dello Stelvio

mo che ha costruito la malga e la baita di larice e l'asilo per il viandante e il sentiero e la strada. Mentre più in basso, sui pendii del monte appena fuori dalla selva, sorridono i bei villaggi dalle case candide di calce e rosse di gerani, che hanno la gran stufa con la panca in giro e odor di fieno di latte di resina e la culla con dentro Soreghina che dorme.

E' questo piccolo mondo di serenità e di leggenda che riscalda di sé e abbellisce la cruda cerchia dei monti? O è forse lui, il piccolo mondo, che deve all'elegante svettare di guglie al cielo, e al miracolo dell'*enrosadira* che arde ai crepuscoli. l'impronta

E allora, la vittoria alle Dolomiti, anche se montagna senza l'M maiuscola? Indubbiamente, stando alla statistica del movimento turistico della Venezia Tridentina. Ma noi che non vogliamo far torto ai giganti di gelo, ricordiamo che per avvicinarsi a questi ci vuole fatica, mentre le Dolomiti sono attraversate e circondate da una rete di comunicazioni quanto mai fitta. Come dire che la « massa » (ahimè, dove arriva ormai la brutta parola!) gravita naturalmente fra Adige e Piave.

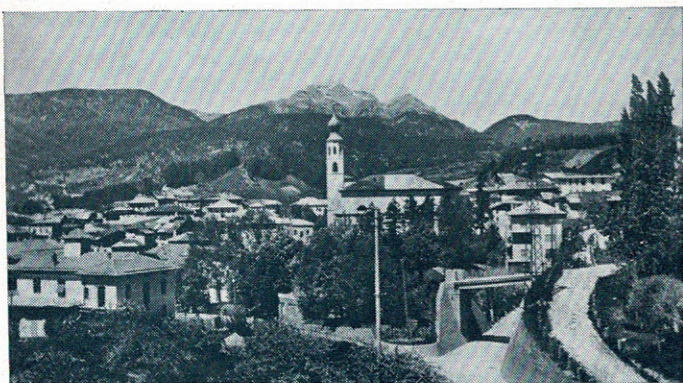
La strada. Anch'essa nota essenziale di paesaggio, non solo per il disegno che vi ricama - tal-

o dai belvedere offerti dai tornanti che sporgono arditi sul versante scosceso - ma anche per quella certa aderenza di animale strisciante che rivela l'andamento del suolo fino alle più modeste insospettate pieghe. Or molle e neghittosa fra il verde pare non trovi mai una decisione e una volontà per puntare finalmente verso il valico - ora intollerante di soste si slancia come saetta sapiente a bruciare ogni ostacolo all'ascesa. Molto più belle e più vive, queste che salgono consapevoli della lotta, attente a parare il pericolo, pronte come sensitive a saggiare il terreno e a rientrare in se stesse, più belle e più vive della strada che procede

mento, della cifra e del calcolo e abbruttita dalle sferzate della dinamite che le hanno lasciato qua e là i lividi dei pistolotti. E poi, su questa non viene mai voglia di fermarsi. Sulle altre sì: per ascoltare i campani delle mandrie o per raccogliere la genzianella subito lì all'orlo della scarpata. Magari per vedere se di sotto il cespo di rododendri è proprio la testa bruna d'un porcino che si offre rassegnata. - Ma queste son cose che oggi non c'entrano. C'è il cronometro, la media, il traguardo, altro che funghi e genzianelle. - E allora, cari amici piloti, per oggi, come non detto. Sarà per un'altra volta: quando tornerete fra noi - e sia presto! - turisti

# FONDO

CAPOLUOGO DELL'ALTA VALLE DI NON  
(m. 1000)



Rinomata stazione climatica estiva e di sport invernali. - In posizione amena fra estesi boschi di conifere, con panorama incantevole sulle Dolomiti, Adamello, Presanella, Ortles. - Luogo soleggiato, dal clima asciutto e costante. - Centro di primo ordine per passeggiate ed escursioni

**Sport e svaghi** - Caccia da pelo e da penna, pesca della trota, campo sportivo, campo palla volo, tennis da tavolo, feste campestri, ritrovi sportivi e da ballo.

**ALBERGHI:** Albergo Bertagnolli / Albergo Croce Bianca / Albergo Posta  
**BAR - CAFFE':** Bar Sport / Bar Stella

**Informazioni: PRO LOCO FONDO (Trento)**

# LEVICO TERME VETRIOLO

m. 520 s. m.

TERME

m. 1500 s. m.

ACQUE ARSENICALI FERRUGINOSE / BAGNI / FANGHI / IRRIGAZIONI / AEROSOLTERAPIA



**Curano:**

esaurimenti - anemie  
malattie del sangue  
della pelle  
morbo di Basedow  
forme ginecologiche

★  
STAGIONE  
MAGGIO-OTTOBRE

★  
SOGGIORNO  
INCANTEVOLE

★  
LAGO E MONTAGNA

★  
ALBERGHI E PENSIONI  
DI TUTTE LE CATEGORIE

★  
Informa:  
Azienda Autonoma di Cura



Qualsiasi forma di assicurazione  
per

AUTOVEICOLI  
MOTOCICLI  
MOTOSCOOTERS

CONDIZIONI

- le più liberali
- le più vantaggiose
- sconti ai Soci dell' A. C. I.
- durata annuale

Informano gli

Uffici Assistenza Assicurativa degli Automobili Clubs Provinciali

**a Trento**

l'Ufficio Assistenza Assicurativa dell'Automobile Club / Via Petrarca, 26 / Telefono 13-72

# MOLVENO

Metri 900 sul mare - DOLOMITI DI BRENTA (Trentino)

ALBERGHI E APPARTAMENTI  
DI OGNI CATEGORIA

MANIFESTAZIONI SPORTIVE  
E M O N D A N E

Informazioni Associazione Turistica - Pro Loco

# ALBERGO RIALTO

ROVERETO - VIA CARDUCCI - TELEFONO 13-15

OTTIMA CUCINA  
PREZZI MODICI

IL PIU' APPREZZATO

Il preferito da ogni viaggiatore, turista, uomo d'affari

## Ziano di Fiemme

VILLEGGIATURA IDEALE - SINGOLI E FAMIGLIE  
ALBERGHI - PENSIONI - VILLINI - APPARTAMENTI  
INFORMAZIONI PRO LOCO

# ALTIPIANO DI FOLGARIA

m. 1168 s. m.  
REGINA DELLA MONTAGNA

Una delle più importanti e frequentate stazioni di soggiorno estivo-invernale. A soli 12 km. dalla stazione ferroviaria (Calliano), vi si accede sulla pittoresca strada Provinciale in via di completa asfaltatura. Folgaria centro di numerose escursioni, gite e passeggiate. Alberghi, Pensioni, Bar, Dancing, Concerti, tutti i negozi, completa di servizi sanitari e commerciali. Oltre i 500 appartamenti d'ogni categ. Cinema - tennis - scuola sci - sciovie - trampolini - piste. Seggiovia Sommo Alto.  
Scuole medie: Genitori, un'accurata preparazione per gli esami di ottobre, riceveranno i vostri figli nel Collegio Montano di Folgaria.

A 4 km. frazione di Serrada: Alberghi, negozi, appartamenti, ville. Stazione estiva-invernale. Seggiovia Martinella, campi di sci.

A 4 km. S. Sebastiano: in forte sviluppo turistico, buoni alberghi, bar, negozi, escursioni, gite ecc. numerosi appartamenti.

A 7 km. Carbonare: importante nodo stradale per Val d'Astico, Val Sugana, Trento, Lavarone. Alberghi, negozi, appartamenti. Seggiovia Cornetto-Filadonna.

A 9 km. Nosellari: ridente frazione, luogo tranquillo, clima ideale, appartamenti, negozi, Bar, Albergo.

Servizi automobilistici giornalieri per tutto l'Altipiano.

Trento km. 28, Rovereto km. 20. In stagione con le principali città settentrionali.

★

Informazioni

Azienda Autonoma Soggiorno

# BANCA COMMERCIALE ITALIANA

Capitale Sociale L. 2.450.000.000 - Riserve L. 1.000.000.000

## FILIALE DI TRENTO

VIA ORIOLA, 38  
(Angolo Via Mantova)

TELEF. 12-51 - 12-52

TUTTE LE OPERAZIONI DI BANCA  
SCAMBI CON L'ESTERO - ASSEgni TURISTICI



**CAFFÈ SPORT** ROVERETO  
Piazza Rosmini  
ELEGANTE RITROVO DEGLI AUTOMOBILISTI

# HARTMANN ALBERTO

Commissionario esclusivo  
per la provincia di Trento

automezzi



Alfa Romeo

Officina meccanica per qualsiasi lavoro  
sugli automezzi - Pezzi di ricambio  
originali - Stazione di servizio  
Rettifica cilindri e alberi motore

## TRENTO

CORSO BUONARROTI N. 55 - TELEFONO N. 23-55

## Autorimessa Dante

di RUSSOLO

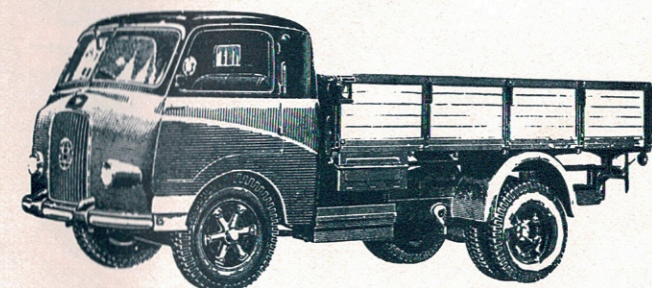
TRENTO

VIA VANNETTI, 21 / TELEFONO N. 24-99

Commissionaria « Bianchi »

presenta

il nuovo autocarro



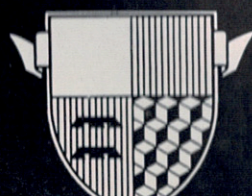
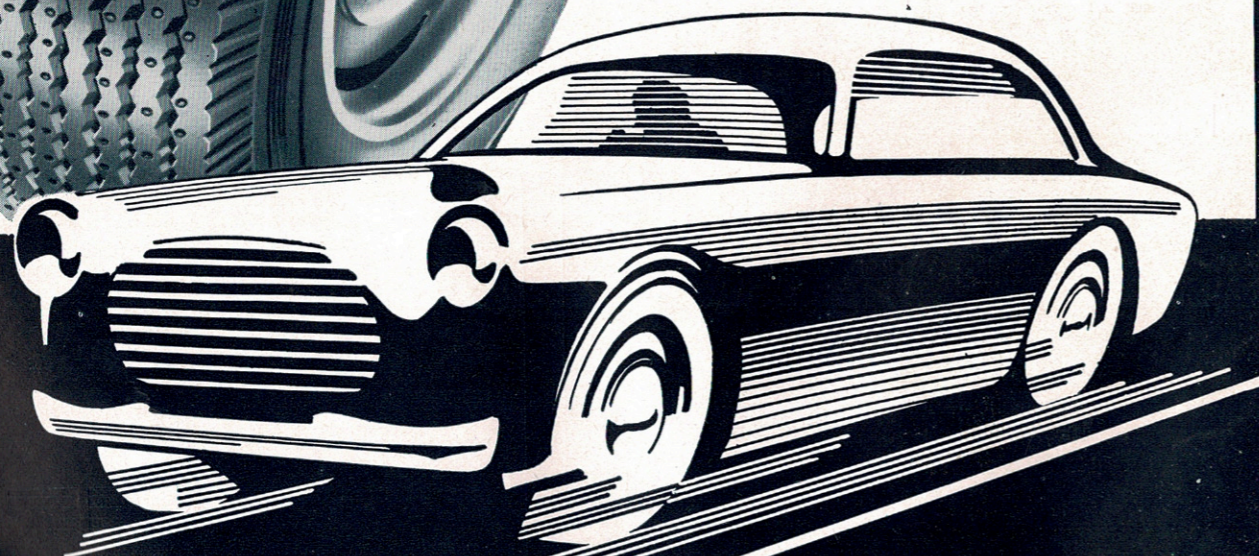
Visconteo 25 q.li a nafta

economico / leggero / grande prestazione

# CEAT

## DR 50

**sicurezza**  
**aderenza**  
**chilometraggio**



**CEAT**  
*jomma*  
TORINO

Ditta

# Guido Eller

FERRAMENTA / METALLI  
C A R B O N I  
ARTICOLI CASALINGHI

## Trento

Via Oss Mazzurana, 10  
Telefono N. 11-46

CONCESSIONARIO  
PROVINCIALE

### LIQUIGAS



Dettaglio e Ingrosso

Ditta

# ANTONIO SANTONI

Alimentari  
Droghe  
Coloniali

Prodotti chimici  
per l'industria  
e l'agricoltura



## TRENTO

PIAZZA PASI N. 22 / TELEFONO 3333

# PNEUMATICI



ENGLEBERT  
PIRELLI  
MICHELIN

Vulcanizzazione

## FRANCHINI ARISTIDE

TRENTO / PIAZZA FIERA 13 - TELEF. 22 27

Da oltre un secolo al servizio della  
clientela per tutte le assicurazioni

# RIUNIONE ADRIATICA DI SICURTÀ

Fondata a Trieste nel 1858



# L'ASSICURATRICE ITALIANA

Fondata a Milano nel 1898

La grande compagnia specializzata

AUTOTRASPORTI

**M. Maschietto**

ROVERETO

TELEFONI :

Ufficio 10-36 - Via Follone, 7

Abitaz. 13-09 - Via Bellavista, 9

TELEGRAMMI :

MASCHIETTO - ROVERETO

**ISTITUTO TRENINO - ALTO ADIGE  
PER ASSICURAZIONI**

SOCIETÀ MUTUA FONDATA NELL'ANNO 1821

SEDE SOCIALE E DIREZIONE GENERALE  
**TRENTO**

Fondo garanzia L. 300.000.000

Rami esercitati:

Incendi - Furti - Cristalli - Infortuni (individuali  
e cumulativi) - Responsabilità civile terzi  
Responsabilità civile autoveicoli  
Assicurazioni globali diverse

DITTA

**e. MASCIARELLI**

RICAMBI

CONCESSION.

**GILERA**

ACCESSORI

**ROVERETO**

Corso Bellini, 23  
Telefono N. 13-17

**TRENTO**

Via Manzoni N. 21

**Birra  
Poretti**

**VARESE**

AUTOTRASPORTI

**GIUSEPPE ANGELINI**

**TRENTO**

VIA BRENNERO, 93  
TELEFONO N. 16-50

**Iambretta**

Automobili Volkswagen  
e Porsche

\*

Commissionaria di vendita:

Ditta **URAN DI MARTINO AICHNER**  
TRENTO

**FIAT**

AUTOVETTURE  
AUTOCARRI

500 C. Berlina trasformabile  
500 C. Belvedere 4 posti  
1100 (03) \* 1400 \* Taxi  
Campagnola \* 500 C. Furgone  
1100 E. L. R. Furgone  
1100 E. L. R. Camioncino  
615/N Furgone e Camioncino  
642 N. e R. N. \* 682 N. e R. N.  
Autocarri e Autobus

Elettrodomestici FIAT:

Frigorifero e Lavabiancheria  
automatica

OFFICINA SPECIALIZZATA  
AUTORIMESSA \* OLIO FIAT  
RICAMBI ORIGINALI FIAT

STAZIONE DI SERVIZIO  
ANCHE PER AUTOCARRI

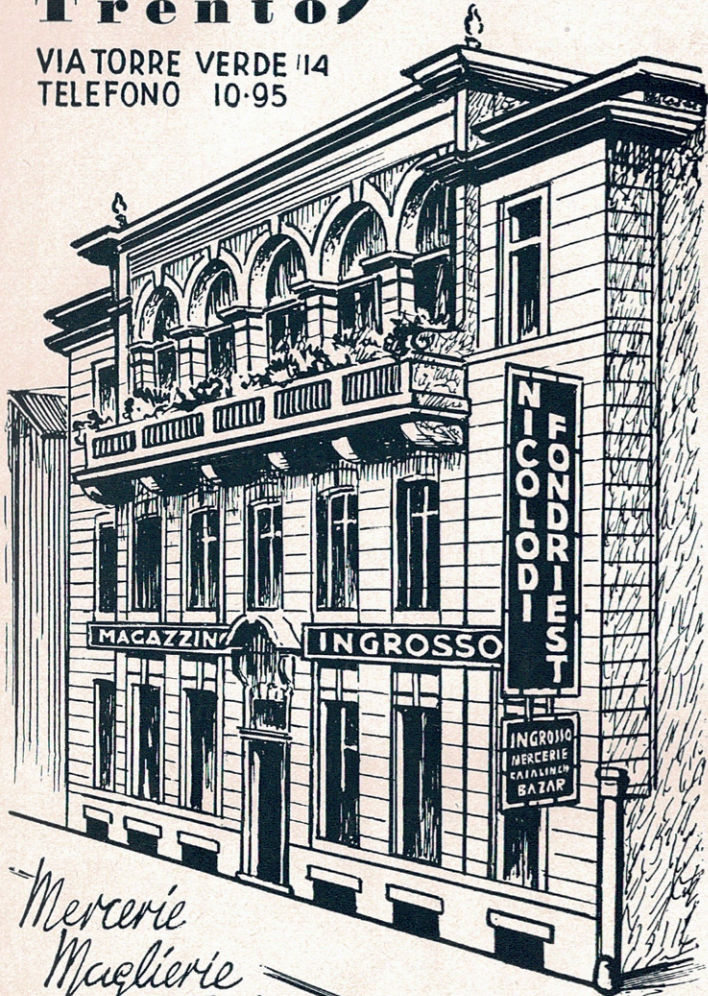
DATEAZIONI SAVA

COMMISSIONARIA

**RANGONI**  
TRENTO

# Nicolodi & Fondriest

Trento  
VIA TORRE VERDE 114  
TELEFONO 10-95



*Mercerie  
Maglierie  
Calze  
Articoli casalinghi  
Giocattoli - Bazar*

## Garage F.lli Santorum

FIAT

SERVIZIO  
RICAMBI

Officina meccanica - Autorimessa  
Servizio notturno - Autonoleggi  
Carrozzeria - Verniciatura

STAZIONE  
**SHELL**  
SERVIZIO

SOCCORSI STRADALI

RIVA DEL GARDA - Telef. 22.24

# INA

ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

Meglio  
una polizza senza sinistro  
che  
un sinistro senza polizza

LE ASSICURAZIONI D'ITALIA  
QUALSIASI ASSICURAZIONE DANNI

Agenti generali per la Provincia di Trento:

**Alessandrini - Doff Sotta**  
TRENTO - Via Galilei

## R. CAMPREGHER

TORREFAZIONE E DEGUSTAZIONE  
CAFFÈ - SPECIALITÀ MISCELE  
PER FAMIGLIE E BAR

INGROSSO - DETTAGLIO

Telefono 13-70 **TRENTO** Via Mazzini, 28

## O. Valentini & Figli

AUTOTRASPORTI

TELEF. 901 Rallo - Tassullo (Trento)



## MECCANICA VERGHERA AGUSTA GALLARATE

CAMPIONE DEL MONDO 1952  
Classe 125 cc.

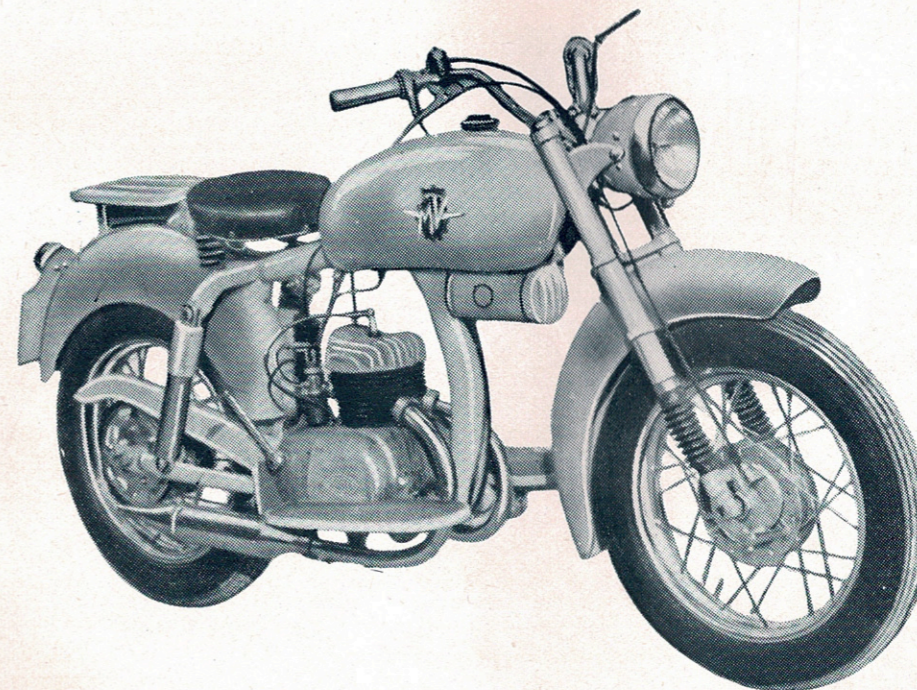
Campione del Mondo di marca 1952	Classe 125 cc.
Campione del Mondo conduttori 1952	Classe 125 cc.
Campione francese 1952	Classe 175 cc.
Campione inglese 1952	Classe 125 cc.

MILANO - TARANTO 1952 — La corsa più lunga del mondo in una sola tappa (km. 1.400):

Classe 125 cc.	1° M. V. 125 cc.
Classe 175 cc.	1° M. V. 150 cc.
Classe Scooter	1° M. V. 125 cc.

6 GIORNI INTERNAZIONALE 1952 — le due uniche medaglie d'oro assegnate all'Italia vinte da due M. V. 150 cc.

CAMPIONATO ITALIANO SCOOTER — vinto su scooter M. V. 125 cc.



Motoleggera 125 cc. - Mod. 1953 - «Turismo Pullmann»

### CARATTERISTICHE

Motore a 2 tempi  
Cilindro in ghisa, bitubo  
Testa riportata in lega leggera  
molto alettata  
Cilindrata cmc. 125  
Alesaggio mm. 53  
Corsa mm. 56  
Potenza effettiva HP. 6  
Frizione a dischi multipli in bagno d'olio  
Accensione a volano magnete

Cambio a 3 velocità con comando sul manubrio  
Telaio elastico brevettato con due sospensioni telescopiche posteriori e ammortizzatore centrale idraulico.  
Forcella anteriore telescopica.  
Ruote con pneumatici da 3.50 x 15  
Impianto elettrico 30 W. e 6 V. con claxon e bottone di massima km. h. 75  
Velocità massima km. h. 75.  
Consumo per 100 km. - lt. 2,5.

Concessionario per Trento e provincia:

**DARIO WIDMANN - TRENTO** Piazza V. ...



IL GIOIELLO PER LA NUOVA 1100 FIAT

CONDORINO F • L. 47.000

CONDORINO N L. 44.800

autoradio

*Condor*

PER 500 Cc ARDEA

L'APPARECCHIO CHE LA LANCIA MONTA SULLA VETTURA APPIA • S.4/A L. 59.600

ING. G. GALLO - VIA ALSERIO 30 - MILANO

STAZIONI DI SERVIZIO:

BOLZANO

Soc. p. Az.

# EUGENIO LUBICH

TRENTO

CARBONI  
FOSSILI  
COKE  
ANTRACITE

OLIO COMBUSTIBILE PER FORNI E CALDAIE

*„Agip“*

PIAZZA R. SANZIO, 3

TELEFONO N. 37-71/72

FILIALI:

ROVERETO E BOLZANO

*più gomma  
più chilometri*

PNEUMATICO  
**CEAT**  
C.D.

## EMPORIO DEL PNEUMATICO LENISA

SERVIZIO DIURNO

TRENTO - Via Manzoni, 37  
S. Martino, 62 - Telef. 40-27

SERVIZIO  
NOTTURNO  
E FESTIVO

TRENTO - Via Brennero, 43  
Telefono 26-32

Vulcanizzazioni - Ricostruzioni Pasteris con  
para fredda (unico in Italia).

CERCHI - OCCASIONI

autorimessa

**1000 miglia**

Giulio Margoni

TRENTO

Via Torre Verde, 24 - Telefono 13-75  
abitazione e officina

SERVIZIO NOLEGGIO AUTOVETTURE CON E SENZA AUTISTA

**S.A.I.T.**

**SINDACATO AGRICOLO INDUSTRIALE**

SEDE IN TRENTO  
VIA SEGANTINI N. 6

CONSORZIO DELLE COOPERATIVE TARENTINE - SOC. COOP. a R. L.

FONDATA NEL 1890  
TELEF. 15-61 - 15-62 - 15-63 - 15-64

Alimentari e articoli agri-  
coli - Ferramenta - Vetrami  
Manifatture - Mercerie - Arti-  
coli farmaceutici - Burrifici

**8 Magazzini** all'ingrosso distac-  
cati nei più importanti centri del  
Trentino e dell'Alto Adige

**40 Spacci cooperativi** nelle  
due Provincie di Trento e Bolzano

**265 Cooperative di consumo associate**



RADIO e TELEVISIONE  
APPARECCHI DI CLASSE

**ROVERETO**

VIA CAMPAGNOLE, 26 - TELEFONO 12.88

GIOIELLERIA

**FACCHINELLI GUIDO**

TRENTO

VIA S. PIETRO N. 74  
TELEFONO N. 17-48

LABORATORIO

SALITA GIARDINI N. 1  
TELEFONO N. 17-27

ASSORTIMENTO  
COPPE SPORTIVE

SCONTI SPECIALI A ENTI, SOCIETA', ecc.

OFFICINE **BINI** AUGUSTO  
S. a R. L.

ROVERETO

TELEFONI: 18-76 - 18-77

2 linee urbane con ricerca automatica linea libera

C. C. I. A. TRENTO N. 38528

Macchine automatiche per pastifici

Costruzioni meccaniche e di carpenteria  
metallica varia

Studio applicazioni industriali

**GARAGE MARIO COSTA & C.**

ROVERETO

VIA CAVOUR, 13  
TELEFONO 13-28

**SERVIZIO DIESEL**

TRENTO

VIA BRENNERO, 57  
TELEFONO 27-87

**Officina Ronc**

Officina per tutti i lavori  
di carrozzeria / Macchine  
per l'agricoltura

Trento

Via S. Sighele N. 3 - Telefono N. 12-60



**Automobili Lancia**

Concessionario per le Provincie di Trento-Verona **Dino Ravasio**

**ROYAL GARAGE**

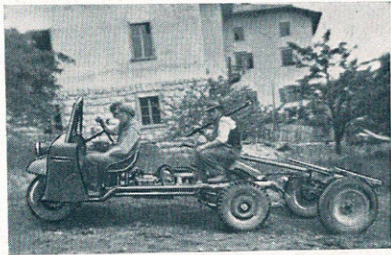
COMMISSIONARIA



ROVERETO

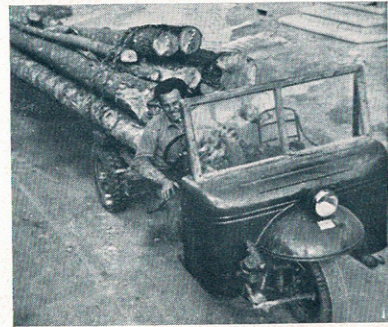
CORSO BETTINI, 33 - TEL. 11-92

Off. Mecc. „S. Giovanni Bosco“



### Caratteristiche del motocarro

- Telaio** - in tubi di acciaio Mannesmann.  
**Motore** - FOLKMOTOR tipo Alfa 500 - a 4 tempi raffreddato a doppia circolazione d'aria - Funzionante a benzina o petrolio - potenza CV. 7  $\frac{1}{2}$  - 9 regime: giri 2200  $\frac{1}{2}$  3100 - consumo di carburante a pieno carico: gr. 280 circa per CV ora - consumo lubrificante: gr. 4 per CV ora.  
**Dimensioni** - lunghezza massima: mt. 3,95 - larghezza massima: mt. 1,45.  
**Passo** - mt. 2,40.  
**Carreggiata** - mt. 1,25.  
**Pneumatici** - 6,40x16 c. cat.  
**Dimensioni cassone** - lunghezza mt. 2,40 - larghezza mt. 1,45 - Altezza mt. 0,45.  
**Tara** - kg. 730.  
**Portata** - kg. 1500.  
**Freni** - Idrraulici a pedale - meccanico a mano.  
**Velocità** - oraria: minima km. 3 - massima km. 45.  
**Cambio** - quattro marce normali e quattro marce ridotte.  
**Cambio e differenziale** - sono stati espressamente studiati e realizzati per lo speciale impiego del motocarro su terreni accidentati.  
**Carrozzeria** - con cabina o senza su richiesta.  
**Sedili** - due, compreso quello di guida. Quello a fianco alla guida può essere asportato per applicarvi una pompa irroratrice o altra macchina.  
**Sospensione** - anteriore con molla elicoidale munita di ammortizzatori - posteriore a balestra.  
**Impianto elettrico** - funzionante con dinamo e batteria.



### Perchè Motocarro Agricolo?

Perchè il motocarro agricolo Odorizzi sostituisce con molteplici vantaggi il carro agricolo trainato da cavalli o da buoi. Il motocarro agricolo consuma carburante solo quando lavora; cavalli e buoi consumano quotidianamente per tutto l'anno! Il motocarro agricolo può fare un numero indefinito di trasporti durante un giorno. Può percorrere qualunque straducola di campagna e può inerparsi su sentieri inaccessibili ai carri coi cavalli.

Ha una velocità minima di circa 3 km. all'ora che gli consente di superare - dati gli opportuni rapporti - qualunque ripida erta. Il motocarro agricolo facilita ed accelera il trasporto di legname e dei prodotti agricoli; frutta, fieno, legna, frumento, letame: insomma tutto quello che il contadino deve trasportare. Il motocarro agricolo su strada normale raggiunge una velocità di 35 km. all'ora circa: il che gli consente di fare anche trasporti industriali con notevole economia di tempo; può trasportare sabbia, cemento, materiali da costruzione ecc. Il motocarro Odorizzi può essere fornito con cassone ribaltabile.

Il cassone ribaltabile è utilissimo per lo scarico rapido di determinati materiali, come sabbia, terra, detriti ecc. Infine esso si distingue per la sua robustezza, per la sua rusticità non priva di eleganza, per l'accuratezza della sua costruzione, per le elevate caratteristiche di rendimento e di ripresa del Motore Folk che lo aziona.

GIOIELLERIA

# FACCHINELLI GUIDO

TRENTO

VIA S. PIETRO N. 74  
TELEFONO N. 17-48

LABORATORIO

SALITA GIARDINI N. 1  
TELEFONO N. 17-27

ASSORTIMENTO  
COPPE SPORTIVE

SCONTI SPECIALI A ENTI, SOCIETA', ecc.

OFFICINE BINI AUGUSTO  
S. a R. L.

ROVERETO

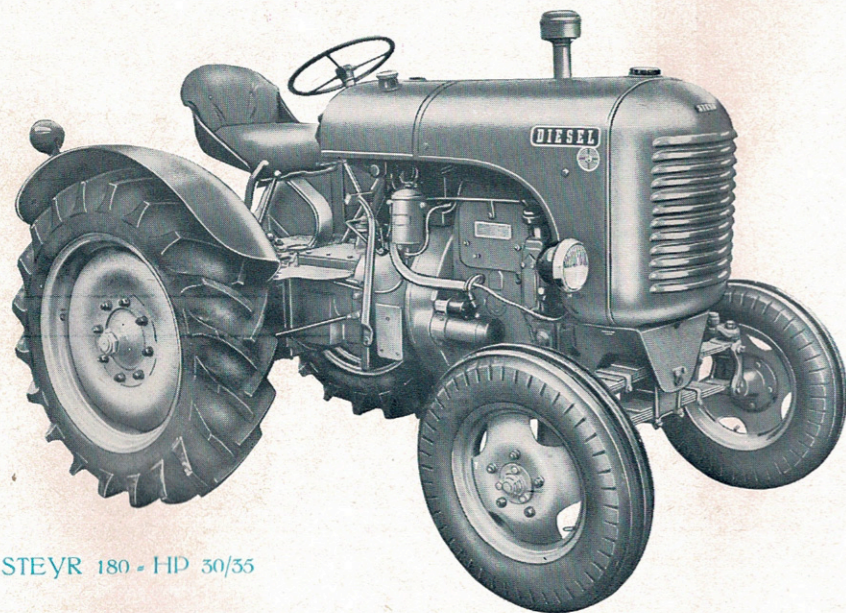
TELEFONI: 18-76 - 18-77

2 linee urbane con ricerca automatica linea libera

C. C. I. A. TRENTO N. 38528

Macchine automatiche per pastifici  
Costruzioni meccaniche e di carpenteria  
metallica varia  
Studio applicazioni industriali

# TRATTRICI STEYR-DIESEL



STEYR 180 - HP 30/35

TIPI 80 = 180 = 280

HD 15/17 = 30/35 = 60

FORNITURE:

RICAMBI ORIGINALI  
ARATRI - RIMORCHI  
PNEUMATICI PIRELLI  
Tipo „TRACTOR AGR.“  
CAMBI E SOSTITUZIONI

Preventivi a richiesta

GARANZIA

Rappresent. escl. Prov. di Trento:

GALASSI DOMENICO = MORI (Trento) TEL. 115

GARAGE MARIO COSTA & C.

ROVERETO

VIA CAVOUR, 13  
TELEFONO 13-28

SERVIZIO DIESEL

TRENTO

VIA BRENNERO, 57  
TELEFONO 27-87

# Officina Ronc

Officina per tutti i lavori  
di carrozzeria / Macchine  
per l'agricoltura

Trento

Via S. Sighele N. 3 - Telefono N. 12-60

# ROYAL GARAGE

COMMISSIONARIA

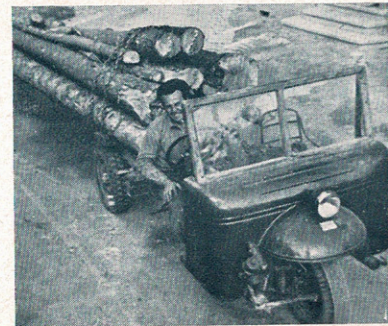
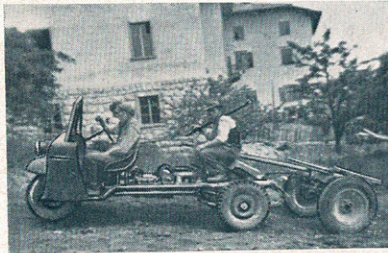
FIAT

ROVERETO

CORSO BETTINI, 33 - TEL. 11-92

Off. Mecc. „S. Giovanni Bosco“

RALLO  VAL DI NON  
(TRENTO)  
Telefono 4



### Caratteristiche del motocarro

**Telaio** - in tubi di acciaio Mannesmann.  
**Motore** - FOLKMOTOR tipo Alfa 500 - a 4 tempi raffreddato a doppia circolazione d'aria - Funzionante a benzina o petrolio - potenza CV. 7  $\frac{1}{2}$  - 9 regime: giri 2200  $\frac{1}{2}$  3100 - consumo di carburante a pieno carico: gr. 280 circa per CV ora - consumo lubrificante: gr. 4 per CV ora.  
**Dimensioni** - lunghezza massima: mt. 3,95 - larghezza massima: mt. 1,45.  
**Passo** - mt. 2,40.  
**Carreggiata** - mt. 1,25.  
**Pneumatici** - 6,40x16 c cat.  
**Dimensioni cassone** - lunghezza mt. 2,40 - larghezza mt. 1,45 - Altezza mt. 0,45.  
**Tara** - kg. 730.  
**Portata** - kg. 1500.  
**Freni** - Idraulici a pedale - meccanico a mano.  
**Velocità** - oraria: minima km. 3 - massima km. 45.  
**Cambio** - quattro marce normali e quattro marce ridotte.  
**Cambio e differenziale** - sono stati espressamente studiati e realizzati per lo speciale impiego del motocarro su terreni accidentati.  
**Carrozzeria** - con cabina o senza su richiesta.  
**Sedili** - due, compreso quello di guida. Quello a fianco alla guida può essere asportato per applicarvi una pompa irroratrice o altra macchina.  
**Sospensione** - anteriore con molla elicoidale munita di ammortizzatori - posteriore a balestra.  
**Impianto elettrico** - funzionante con dinamo e batteria.

### Perchè Motocarro Agricolo?

Perchè il motocarro agricolo **Odorizzi** sostituisce con molteplici vantaggi il carro agricolo trainato da cavalli o da buoi. Il motocarro agricolo consuma carburante solo quando lavora; cavalli e buoi consumano quotidianamente per tutto l'anno! Il motocarro agricolo può fare un numero indefinito di trasporti durante un giorno. Può percorrere qualunque straducola di campagna e può inerparsi su sentieri inaccessibili ai carri coi cavalli.

Ha una velocità minima di circa 3 km. all'ora che gli consente di superare - dati gli opportuni rapporti - qualunque ripida erta. Il motocarro agricolo facilita ed accelera il trasporto di legname e dei prodotti agricoli; frutta, fieno, legna, frumento, letame; insomma tutto quello che il contadino deve trasportare. Il motocarro agricolo su strada normale raggiunge una velocità di 35 km. all'ora circa: il che gli consente di fare anche trasporti industriali con notevole economia di tempo; può trasportare sabbia, cemento, materiali da costruzione ecc. Il motocarro **Odorizzi** può essere fornito con **cassone ribaltabile**.

Il cassone ribaltabile è utilissimo per lo scarico rapido di determinati materiali, come sabbia, terra, detriti ecc. Infine esso si distingue per la sua robustezza, per la sua rusticità non priva di eleganza, per l'accuratezza della sua costruzione, per le elevate caratteristiche di rendimento e di ripresa del **Motore Folk** che lo aziona.

I.A.L.P.

Impresa Automobilistica Longo - Predazzo

SERVIZI REGOLARI DI LINEA  
GRANTURISMO - GITE TURISTICHE IN AUTOPULLMAN  
NOLEGGIO AUTOBUS E AUTOVETTURE - TRASPORTO MERCI E COLLETTAME

Recapiti:

TRENTO

Agenzia Pedroni - Piazza Mostra - Telefono N. 19-42

BOLZANO

Megazzini - Vicolo S. Giovanni, 23 - Telefono N. 24-77

OROLOGERIA - OREFICERIA

R. CASAGRANDE

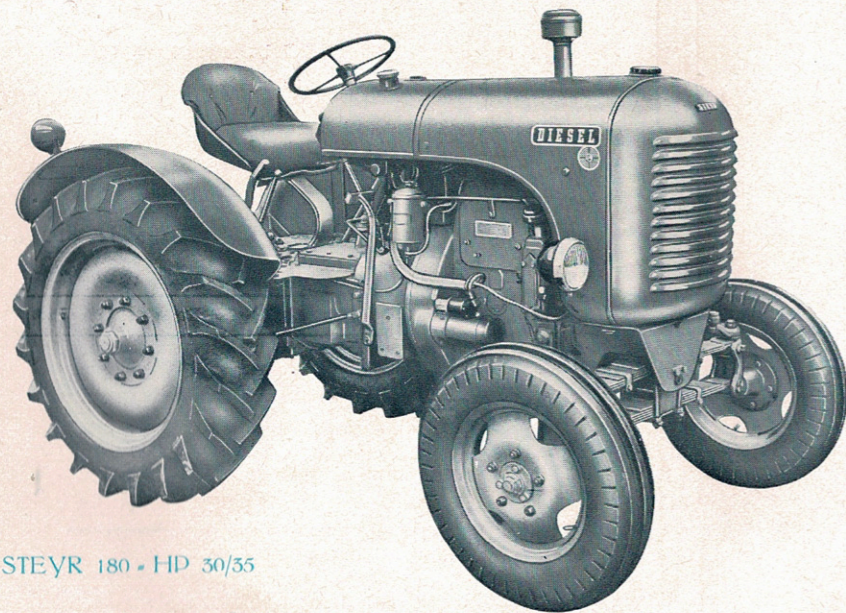
TRENTO

VIA S. PIETRO (sul cantone)

Orologi di tutte le marche e di tutti i prezzi - Grandioso assortimento novità in Argenteria Oreficeria e Gioielleria  
Prezzi convenientissimi

LABORATORIO PROPRIO  
CONCESSIONARIO "ZENITH"

## TRATTRICI STEYR-DIESEL



STEYR 180 - HD 30/35

TIPI 80 = 180 = 280  
HD 15/17 = 30/35 = 60

### FORNITURE:

RICAMBI ORIGINALI  
ARATRI - RIMORCHI  
PNEUMATICI PIRELLI  
Tipo „TRACTOR AGR.“  
CAMBI E SOSTITUZIONI



Preventivi a richiesta

GARANZIA

Rappresent. escl. Prov. di Trento:

GALASSI DOMENICO = MORI (Trento) TEL. 115

IMPRESA  
COSTRUZIONI

GERMANO  
RAVANELLI

TRENTO

TELEFONO N. 17-35

Sede: VIA ORTIGARA N. 8  
Cantiere Magazzino: VIA CAURIOL N. 7

## Banca di Trento e Bolzano

Società per Azioni - Capitale sociale e riserve L. 131.140.000

SEDE SOCIALE E DIREZIONE CENTRALE IN TRENTO

### SEDI:

**TRENTO** - Via Mantova, 19 - Tel. 22-65 - 22-66  
22-67 - 34-65 - 11-45.

**BOLZANO** - Piazza della Mostra, 3 - Tel. 42-42  
42-43 - 42-44.

### FILIALI:

Ala - Borgo - Bressanone - Brunico - Cavalese - Cles  
Cortina d'Ampezzo - Egna - Fortezza - Levico - Merano  
Mezzolombardo - Moena - Ortisei - Pergine - Riva  
Rovereto - Salorno - Termeno - Tione - Vigo di Fassa.

Tutte le operazioni di Banca e Borsa

BANCA AGGREGATA ALLA BANCA D'ITALIA  
PER IL COMMERCIO DEL CAMBIO

# Assicurazioni Generali

CAPITALE INTERAMENTE VERSATO L. 6.000.000.000

**MILANO**  
PIAZZA CARDUSIO N. 2

DIREZIONE DEI RAMI INFORTUNI E RESPONSABILITÀ CIVILE

*La Direzione cura in Italia e all'Estero tutte le operazioni inerenti alle assicurazioni:*

## **INFORTUNI**

INDIVIDUALI - CUMULATIVE - PROFESSIONALI ED EXTRA

## **RESPONSABILITÀ CIVILE**

DI OGNI NATURA

## **CRISTALLI**

## **ASSICURAZIONI SPORTIVE**

R. C. INFORTUNI - PIOGGIA

GARE AUTOMOBILISTICHE, GARE MOTOCICLISTICHE, GARE MOTONAUTICHE - VIAGGI E RADUNI AEREI  
TRITTICI E «CARNETS DE PASSAGES EN DOUANES» PER AUTOVEICOLI

# Hotel Cimone

120 LETTI - TUTTI I CONFORTS - RISTORANTE  
DANCING CON SCELTA ORCHESTRA - GARAGE

**San Martino  
di Castrozza**

ALTEZZA M. 1450 - TELEFONO N. 6

# Ristorante

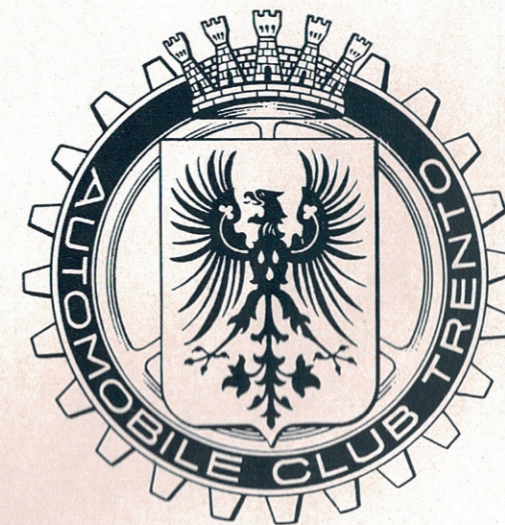
**Bottega  
del vino**

**T r e n t o**

IL LOCALE PIÙ FRESCO E CARATTERISTICO  
NEL CENTRO DELLA CITTÀ  
ACCURATA CUCINA E SERVIZIO  
PREZZI MODICI - VASTO ASSORTIMENTO VINI

VIA S. SIMONINO - TELEF. N. 21-92

Gestioni: AUGUSTO TOFFOL



# TYRESOLES

ITALIANA - S. a R. L.  
MILANO - VIA ESTERLE, 11

INDUSTRIA E COMMERCIO PNEUMATICI

Oggetto: VII Stella Alpina

Con riferimento al Vs. telegramma odierno, ci preghiamo rimetterVi in allegato le ns. circolari E ed E Bis, dalle quali potrete ricavare quanto richiestoci per la «7ª Stella Alpina».

- 1) A tutti i partecipanti alle corse iscritte nei calendari internazionali o nazionali, sconto del 25% per la ricopertura dei pneumatici strettamente necessari per prendere parte ad una gara.
- 2) Per le corse categoria Sport, Gran Turismo Internazionale e Turismo, valevoli — per le rispettive categorie — e classi — per il Campionato Italiano, concederà sui pneumatici da essa ricoperti:
  - a) rimborso del 100%, al netto dello sconto del 25%, al primo assoluto di categoria o di classe;
  - b) rimborso del 70%, al netto dello sconto del 25%, al secondo assoluto di categoria o di classe;
  - c) rimborso del 50%, al netto dello sconto del 25%, al terzo assoluto di categoria o di classe.
- 3) I suddetti rimborsi non sono cumulabili.

## Premi in denaro:

### Categoria Gran Turismo Internazionale:

Al primo classificato di ognuna delle 4 classi	Lire	100.000	
Al secondo classificato di ognuna delle 4 classi	»	80.000	
Al terzo classificato di ognuna delle 4 classi	»	60.000	
	Compressive	Lire	960.000

### Categoria Turismo:

Al primo classificato di ognuna delle 4 classi	Lire	80.000	
Al secondo classificato di ognuna delle 4 classi	»	60.000	
Al terzo classificato di ognuna delle 4 classi	»	40.000	
	Compressive	Lire	720.000
	Totale	Lire	1.680.000

I premi di cui sopra, che non sono cumulabili, verranno corrisposti:

- al secondo e terzo assoluto nonché al secondo e terzo di classe, solo se i relativi primi e secondi avranno corso con pneumatici ricoperti TyresoleS o WyresoleS;
- ad omologazione della classifica da parte della competente C.S.A.I.;
- solo se il concorrente risulterà personalmente iscritto alla gara;
- ove il nome del concorrente figurasse come facente parte di una Scuderia o Casa costruttrice, il premio verrà liquidato alla rispettiva Organizzazione.

TYRESOLES ITALIANA, S. R. L.

# AGEVOLAZIONI E PREMI SPECIALI

S O C I E T À



P E R A Z I O N I

CAPITALE SOC. L. 2.000.000.000 - VERSATO L. 1.300.000.000  
TORINO (712) - CORSO PALERMO, 2

Oggetto: VII Stella Alpina

La presente per informarVi che la ns. Società nell'intento di contribuire alla migliore riuscita della manifestazione da Voi organizzata è venuta nella determinazione di concedere le sottototate agevolazioni ai partecipanti alla gara con ns. pneumatici:

1. A tutti gli iscritti alla gara che si impegneranno a prendere parte alla stessa con ns. pneumatici, verrà concesso uno sconto del 35% + 3% per pagamento pronta cassa sul prezzo di listino per l'acquisto dei pneumatici occorrenti per l'equipaggiamento delle loro vetture;
2. Ai primi e secondi classificati di ciascuna classe verrà bonificato quanto versatoci per l'acquisto dei pneumatici semprechè gli stessi siano stati ritirati presso un nostro deposito.
3. **Premi in denaro non cumulabili.**
  - L. 250.000.— 1° assoluto se con pneumatici Ceat;
  - L. 125.000.— 2° assoluto se con pneumatici Ceat;

### Categoria Sport Commerciale (Classi 2000 e 3000)

L. 100.000.— 1° classificato di ciascuna classe se con pneumatici Ceat;  
L. 50.000.— 2° classificato di ciascuna classe se con pneumatici Ceat;

### Categoria Gran Turismo Internazionale (Classi 750-1100-2000 e oltre 2000)

L. 80.000.— 1° classificato di ciascuna classe se con pneumatici Ceat;  
L. 40.000.— 2° classificato di ciascuna classe se con pneumatici Ceat.

### Categoria Turismo (Classi 750-1100-1500)

L. 70.000.— 1° classificato di ciascuna classe se con pneumatici Ceat;  
L. 35.000.— 2° classificato di ciascuna classe se con pneumatici Ceat.

I premi suddetti saranno corrisposti non appena ci perverrà la classifica ufficiale omologata dalla C. S. A. I.

CEAT GOMMA  
Società per Azioni  
p. p.

# MABO

SOCIETÀ p. AZIONI PER IL COMMERCIO DEI PRODOTTI **MAGNETI MARELLI - BOSCH - INIEX**  
SEDE IN MILANO - CASELLA POSTALE 1776 - VIA LONDONIO N. 2

Oggetto: VII Stella Alpina

I premi per la "VII Stella Alpina" sono stati stabiliti per un importo totale di L. 750.000: questi premi verranno suddivisi fra il 1° assoluto e i vincitori delle varie classi non appena disporremo del regolamento. Comunque, come prima suddivisione, Vi preghiamo di tener presente quanto segue:

L. 500.000.— verranno suddivise tra i concorrenti vincitori che avranno adottato candele Magneti Marelli;

L. 250.000.— verranno suddivise ulteriormente tra i concorrenti che, oltre ad aver

In definitiva il premio iniziale verrebbe aumentato del 50% se il concorrente, oltre alle candele, monta l'impianto **Magneti Marelli**.

**Fornitura candele**

A tutti i concorrenti regolarmente iscritti e partenti verrà fornita una serie di candele a titolo di omaggio, semprechè il concorrente si impegni a partecipare alla gara con macchina munita di candele **Magneti Marelli**.

**Fornitura altro materiale**

L'eventuale altro materiale potrà essere ceduto a tutti i concorrenti con lo sconto del 50% sui prezzi di listino.

**Assistenza**

A tutti i concorrenti verrà prestata l'assistenza tecnica gratuita e ns. personale tecnico sarà presente alla punzonatura ed alla manifestazione, nell'intento di assistere convenientemente i concorrenti.

MABO S. p. A.

**MICHELIN ITALIANA**

S. p. A. - Cap. 3.600.000.000 interamente versato - DIREZIONE COMMERCIALE: MILANO - CORSO SEMPIONE 66

Oggetto: VII Stella Alpina

Siamo lieti di confermarVi che, oltre allo sconto previsto per tutti i concorrenti ed ai premi in rimborso (ai primi e secondi di ciascuna Classe) come da acclusa circolare n. 1742/Prop. 80 del 13/6 u. sc., abbiamo stabilito di riconoscere i seguenti premi in denaro;

L. 300.000.— al 1° assoluto  
 „ 125.000.— al 2° assoluto

**Categoria Turismo**

Classe	750 cmc.:	L. 50.000.— al 1° e L. 25.000.— al 2°
„	1100 cmc.:	„ 60.000.— al 1° e L. 30.000.— al 2°
„	1500 cmc.:	„ 70.000.— al 1° e L. 35.000.— al 2°
„	2000 cmc.:	„ 80.000.— al 1° e L. 40.000.— al 2°

**Categoria Gran Turismo**

Classe	750 cmc.:	L. 60.000.— al 1° e L. 30.000.— al 2°
„	1100 cmc.:	L. 70.000.— al 1° e L. 35.000.— al 2°
„	2000 cmc.:	L. 80.000.— al 1° e L. 40.000.— al 2°
„	oltre 2000 cmc.:	L. 90.000.— al 1° e L. 45.000.— al 2°

**Categoria Sport Commerciale**

Classe	2000 cmc.:	L. 90.000.— al 1° e L. 45.000.— al 2°
„	oltre 2000 cmc.:	L. 100.000.— al 1° e L. 50.000.— al 2°

a patto che effettuino la corsa con ns. pneumatici.

Sarà assicurato a tutti i partecipanti il nostro servizio di assistenza, che sarà a Trento dal giorno 26 agosto p. v.



SOCIETA' PER AZIONI  
 CAPITALE L. 19.200.000.000 VERS.  
 S. E. D. E. I. N. M. I. L. A. N. O  
 V. I. A. L. E. A. B. R. U. Z. Z. I. N. 94

Oggetto: VII Stella Alpina

Ci riferiamo alla Vostra cortese lettera del 30/6 u. s. e siamo lieti di informarVi che per la manifestazione da Voi organizzata concederemo le seguenti agevolazioni:

- **sconto del 30% più 3% sconto cassa** pagamento in contanti sui prezzi dei nostri listini in vigore al momento di ciascuna fornitura, per l'acquisto dei pneumatici strettamente necessari per la partecipazione alla corsa;
- **rimborso dell'importo pagato per i pneumatici**  
 — per il 1° e 2° della classifica generale assoluta  
 — per il 1° ed il 2° delle classi 3000 e 2000 della categoria Sport Commerciale, delle classi oltre 2000, 2000, 1100 e 750 della categoria Gran Turismo Internazionale e delle classi 2000, 1500, 1100 e 750 della categoria Turismo Internazionale, in quanto valevoli per il Campionato Italiano di classe;
- **premi in contanti (per l'assoluto e per le classi valevoli per il Campionato Italiano di classe)**  
 — per la classifica generale assoluta . . . . . L. 250.000.— al 1° assoluto  
 . . . . . L. 125.000.— al 2° assoluto

(per il 1° e 2° assoluto intendiamo i due corridori che, indipendentemente dalla categoria della macchina, abbiano impiegato i due migliori tempi);

- per la **Categoria Sport Commerciale**:  
 — per ciascuna delle classi 3000 e 2000 . . . . . L. 90.000.— al 1° arrivato  
 . . . . . L. 45.000.— al 2° arrivato
- per la **Categoria Gran Turismo Internazionale**:  
 — per le classi oltre 2000 e 2000 (per ciascuna classe) . . . . . L. 90.000.— al 1° arrivato  
 . . . . . L. 45.000.— al 2° arrivato
- per la **classe 1100** . . . . . L. 70.000.— al 1° arrivato  
 . . . . . L. 35.000.— al 2° arrivato
- per la **classe 750** . . . . . L. 60.000.— al 1° arrivato  
 . . . . . L. 30.000.— al 2° arrivato
- per la **Categoria Turismo Internazionale**:  
 per la classe 2000 . . . . . L. 80.000.— al 1° arrivato  
 . . . . . L. 40.000.— al 2° arrivato
- per ciascuna delle **classi 1500 e 1100** . . . . . L. 60.000.— al 1° arrivato  
 . . . . . L. 30.000.— al 2° arrivato
- per la **classe 750** . . . . . L. 50.000.— al 1° arrivato  
 . . . . . L. 25.000.— al 2° arrivato

I premi ed i rimborsi al 2° arrivato saranno riconosciuti anche se il 1° non ha corso con pneumatici Pirelli; i rimborsi ed i premi non sono cumulabili nel senso che il corridore che conseguirà più classifiche avrà diritto ad un solo rimborso e ad un premio, quello di entità maggiore.

- **Assistenza Tecnica.** - Sarà presente a Trento, a disposizione di tutti i corridori che montano pneumatici Pirelli, il nostro servizio di assistenza tecnica.

I rimborsi ed i premi saranno corrisposti agli aventi diritto non appena la Commissione Sportiva Automobilistica Italiana avrà omologato i risultati della corsa ed a condizione che i vincitori, oltre ad aver corso con gomme Pirelli, abbiano anche sottoscritto il nostro modulo «Corse Automobilistiche in Italia ed all'Estero nel 1953» diramato a tutti i corridori.

Cognome .....

Nome .....

Indirizzo .....

Vettura .....

Marca .....

Cilindrata .....

Spett.

**Automobile Club**

**Trento**  
(Italia)

Via Petrarca N. 26  
Telefono N. 13-72

Modulo d'iscrizione da spedire alla

**Commissione Sportiva  
Automobilistica Italiana**  
(C. S. A. I.)

MILANO - Corso Venezia N. 43

**AUTOMOBILE CLUB TRENTO**

**«7<sup>a</sup> STELLA ALPINA»**

**AUTOMOBILISTICA INTERNAZIONALE DI TURISMO VELOCE**

**27 - 30 AGOSTO 1953**

	Cognome e nome		N. licenza internazionale	Indirizzo	Città	Automobile Club
	Concorrente					
1)						
2)						
	Marca	Tipo	Cilindrata	N. Motore	N. Telaio	
Turismo internazionale						
Gran Turismo internazionale						
Sport commerciale						

Il sottoscritto, iscrivendosi alla gara, dichiara di conoscere ed accettare le norme previste dal Regolamento della «7<sup>a</sup> STELLA ALPINA»; dal Codice Sportivo Internazionale della F.I.A., i suoi annessi e dal Regolamento Nazionale Sportivo.

Il sottoscritto s'impegna di sottoporsi alle verifiche di cui all'articolo 15 del Regolamento di gara, qualunque sia la classifica di arrivo. Il concorrente che si rifiutasse di sottoporsi alle prescritte verifiche di fine gara, verrà sospeso dalla C. S. A. I. per mesi due.

**Unisce la tassa di iscrizione di L. 20.000.** - (non oltre le ore 12 del giorno 19 agosto 1953)

**Unisce la tassa di iscrizione di L. 40.000.** - (non oltre le ore 12 del giorno 22 agosto 1953)

**FIRMA DEL CONCORRENTE**

Luogo e data .....



**Modulo da spedire  
all'Automobile Club  
di  
TRENTO**

**All'Automobile Club di Trento**

Via Petrarca, 26 - Telef. 13-72

**Concorrente  
N.**

Con la presente comunico di aver spedito alla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana, alla data in calce segnata, la mia iscrizione alla «7<sup>a</sup> STELLA ALPINA» con unito assegno di L. \_\_\_\_\_

Concorrente	Cognome e nome		N. licenza internazionale	Indirizzo	Città	Automobile Club
	1)					
Conduuttori						
	2)					
Turismo internazionale	Marca	Tipo	Cilindrata	N. Motore	N. Telaio	
Gran Turismo internazionale						
Sport commerciale						

Il sottoscritto, iscrivendosi alla gara, dichiara di conoscere ed accettare le norme previste dal Regolamento della «7<sup>a</sup> STELLA ALPINA»; dal Codice Sportivo Internazionale della F.I.A., i suoi annessi e dal Regolamento Nazionale Sportivo.

Il sottoscritto s'impegna di sottoporsi alle verifiche di cui all'articolo 15 del Regolamento di gara, qualunque sia la classifica di arrivo. Il concorrente che si rifiutasse di sottoporsi alle prescritte verifiche di fine gara, verrà sospeso dalla C. S. A. I. per mesi due.

**Unisce la tassa di iscrizione di L. 20.000. -** (non oltre le ore 12 del giorno 19 agosto 1953)  
**Unisce la tassa di iscrizione di L. 40.000. -** (non oltre le ore 12 del giorno 22 agosto 1953)

**FIRMA DEL CONCORRENTE**

Luogo e data \_\_\_\_\_

*Preso visione del regolamento della VII. Stella Alpina il sottoscritto comunica, senza impegno, la sua probabile partecipazione alla gara e pertanto chiede gli vengano inviati i comunicati e le notizie inerenti la manifestazione.*

Note varie: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_