

Splendido successo alla "3^a Inter-Europa,"



Si aprono a ventaglio nella coreografica partenza le vetture della classe fino a 1500.

Colla terza disputa della Coppa Inter-Europa, si è ormai affermata una tradizione organizzativa dell'Automobile Club di Milano.

La Coppa Inter-Europa, così com'è oggi, nei limiti del suo regolamento e dei suoi scopi, è una prova eminentemente sportiva, squisitamente tecnica ed istruttiva nei suoi risultati, piena di spirito agonistico spinto al « calor bianco », anche se priva di quel richiamo popolare che porta a Monza il grande pubblico delle grandissime occasioni.

Come già dicevamo lo scorso anno, la Coppa Inter-Europa ha in sé una vitalità sua propria, ed esercita, nel particolare ambiente in cui si svolge, un richiamo irresistibile per gli appassionati dell'automobile.

La gara voluta ed organizzata dall'Automobile Club di Milano, ha anche un merito eccezionale: quello di aver inaugurato nel 1949, consacrato nel 1950, e ribadito nel 1951, coll'esclusione di qualsiasi altra gara per vetture differenti, il successo della Categoria Vetture da « Gran Turismo Internazionale ». Questa regolamentazione, almeno nelle sue origini e nei suoi scopi ben definiti e chiari, è vanto indiscutibile dell'Automobile Club di Milano che coraggiosamente ha capito e creduto nella bontà di una tesi per cui anche noi avevamo spezzato non poche lance, e

si è impegnato in una battaglia che si può ormai ritenere vinta.

Nei primi due anni, la Coppa Inter-Europa, aperta alle vetture da « Gran Turismo Internazionale » era anche aperta (se pure in gara separata) alle vetture sport purché chiuse o trasformabili. Quest'anno invece, titolata per la prima volta quale gara di Campionato Italiano, la corsa è stata riservata solamente alle macchine rispondenti al Regolamento in vigore nel 1951 in Italia per il « Gran Turismo ».

Il successo è chiaro. Ben 64 iscritti avevano dato la loro adesione. Un record di partecipanti assoluto a gare per le vetture « Gran Turismo ». Sarebbero state assai di più se alcune deficienze tecniche rivelatesi al « Giro di Sicilia » svoltosi 15 giorni prima, non avessero causato una prudente rinuncia da parte di una marca che avrebbe non poco movimentato le gare, e se il regolamento 1951 non fosse apparso, come infatti è, eccessivamente longanime con certi tipi di macchine che per la loro sola presenza hanno il potere di... spaventare e diradare il lotto dei concorrenti.

All'ultim'ora le attesissime Lancia non hanno potuto essere revisionate tempestivamente dopo la corsa siciliana e così è venuto a mancare un elemento di indubbio interesse.

Lo scorso anno circa una trentina di vetture « Gran Turismo » aveva parte-

cipato alla Coppa Inter-Europa e quest'anno si può ritenere che questo lotto si sia raddoppiato. Le conseguenze sono lapalissiane.

Era la prima volta che il Regolamento 1951 (che, come è noto ai lettori di questa Rivista che seguono attentamente quanto siamo andati scrivendo a questo proposito, è notevolmente più largo di manica di quello dello scorso anno), era alla vera prova del fuoco.

A Monza erano presenti moltissimi autorevoli personaggi del mondo automobilistico italiano ed internazionale. Tecnici e sportivi che fossero, essi si sono resi conto della portata di certe norme che reggono questa regolamentazione per il 1951 e ne hanno constatato le lacune evidenti che certe Casandre (e noi fra queste!) avevano invano profetato.

Comunque l'esperienza di quest'anno non può che servire utilmente come appunto è lo scopo di ogni regolamentazione che batte vie nuove.

E diamo ora un rapido sguardo ai risultati sportivi e tecnici di questa Coppa Inter-Europa che ha lievitato tante discussioni e tante appassionate iniziative ed ha dato vita a un complesso di gare di indubbio interesse.

La gara delle 750 cc. ha assunto un duplice aspetto. Da una parte la gara fra le più spinte realizzazioni di vetture aderenti al Regolamento

« Gran Turismo », ossia le *Fiat-Zagato* 750 cc. a tre supporti. Dall'altra fra le normali *Fiat* 500 e le *Panhard* francesi di 750 cc. spinte nei limiti concessi dalle loro origini prettamente e totalmente di serie.

Le *Fiat-Zagato* sono apparse delle vetturine sommamente interessanti. Snelle, eleganti, velocissime, dotate di una tenuta davvero eccezionale, queste macchinette appaiono riuscite, equilibrate in tutti i loro organi, indovinate nelle loro linee meccaniche ed estetiche e costituiscono la prova che la Regolamentazione ha saputo far germinare dei mezzi meccanici che hanno una vera funzione e che rispondono a determinati scopi non solo agonistici ma anche eminentemente pratici. Questo è un punto all'attivo del regolamento.

Il record di questa classe che era di poco superiore ai 95 Km. all'ora, è stato portato a quasi 115 Km. orari. Uno sbalzo formidabile che risalta ancor meglio dal prestigioso record sul giro fatto ad oltre 120 di media! E le *Fiat-Zagato* partite, sono arrivate benissimo alla fine con intatta efficienza mentre i ritiri avvenuti possono essere ascritti a cause indipendenti dal complesso della vetturina così come è.

Fra i piloti, dall'autorevole vincitore Zagato a Zafferi, Martinengo e Bertossi, finiti nel classico fazzoletto dopo due ore di lotta, tutti sono apparsi ottimamente affiatati colle loro minuscole vetture.

Nel gruppo delle vetture più normali, le *Panhard* francesi si sono affermate anche per il notevole scarto di cilindrata che le divideva dalle *Fiat* normali fra cui è emerso il genovese

Riccobaldi, il vincitore di classe del 1949 e sfortunato protagonista del 1950, che quest'anno è stato battuto per un soffio da Berard raggiungendo per altro la media di 109.420 Km. all'ora che è senza dubbio eccezionale per una *Fiat* 500 e che rivela oltre le doti di guida di Riccobaldi, anche le sapienti capacità dei manipolatori genovesi che riescono a farci meravigliare regolarmente ogni anno.

Fra le 1500 cc., opportunamente raggruppati anche le 1100 cc., la lotta è stata ai ferri corti e senza quartiere. Le *Cisitalia*, tutt'altro che giubilabili come ritiene qualche collega, hanno dato una prova d'assieme e singolarmente, di qualità veramente sorprendente. Lo scorso anno la *Maserati* 1500 cc. di Bordoni aveva marciato a 127.7 chilometri orari e la *Cisitalia* dello squalificato Crepaldi a 128.135 di media. Quest'anno il bergamasco Musitelli, forse uno dei più dotati guidatori che abbiamo visto domenica a Monza, preciso, stilista e coraggioso, ha vinto a 133.7 chilometri all'ora! Risultato sensazionale che si confronta trionfalmente coi 132 di media che lo scorso anno Scagliarini aveva raggiunto per vincere fra la 1100 Sport colla sua vettura speciale. La prova di Musitelli e dei suoi compagni è degna di plauso.

Le *Fiat* 1100 S., specialmente quelle di Maderna e Rotelli assai ben preparate da Volpini, hanno tenuto gagliardamente testa alle *Cisitalia* e l'ottimo Maderna, che ormai può essere considerato un corridore maturo e fra i migliori, ha confermato le sue possibilità difendendo a denti stretti e finendo alla bellissima media di

ben 132.9 Km. all'ora, media anch'essa superiore ad ogni record precedente.

Notevolissimo il fatto che i primi 5 classificati di quest'anno, abbiano migliorato il record del 1950 stabilito da Bordoni.

Le *Maserati* 1500 cc. che erano scese in forza a Monza (ce n'erano ben 5 di cui una, quella del genovese Fezzardi, un guidatore notissimo, era stata accuratamente preparata da Edo Gamaro e si diceva che potesse contare su oltre 85 cavalli, in complesso hanno deluso. Solamente una è giunta al traguardo e sebbene il suo pilota, il bravissimo Casella, sia riuscito a migliorare il record di Bordoni battendo anche con fine tattica il forte Ovidio Capelli, pure in classifica lo vediamo al quarto posto a oltre 10 chilometri dalla sorprendente *Cisitalia* del vincitore.

Ammiratissima la prova della *Fiat* 1400 di Ovidio Capelli, vincitore al « Giro di Sicilia », il quale ha voluto correre con alto senso sportivo anche a Monza, pur sapendosi chiuso per le caratteristiche della sua vettura.

La *Fiat* 1400 cc., sfruttata al suo massimo, è giunta in fondo in condizioni di freschezza veramente invidiabile ed ha lasciato una impressione più che buona. Anch'essa ha superato i primati dello scorso anno, il che non è cosa da poco.

Il bravo Mazzonis è stato l'unico alfiere delle gloriose e non dimenticate *Lancia Aprilia* e colla sua berlina normale di carrozzeria, è giunto alla fine ad ottima media se pure per poco più di 10 chilometri è stato al di sotto delle percorrenze ottenute lo scorso anno da Anselmi e Haller colle *Aprilia* durante il loro furibondo duello.

E veniamo alle classi maggiori. Senza storia la 2000 cc. dove dopo la rinuncia delle *Aurelia* iscritte, il francese Poudroux si è limitato a fare una salutare passeggiata veloce portando la piccola *Citroen* 11 alla fine ed una media non del tutto disprezzabile.

Nella classe massima, le *Ferrari* erano praticamente senza competitori che sulla carta le potessero minacciare. La potente *Delahaye* che Chiron ha molto sportivamente portato in corsa, aveva delle caratteristiche veramente troppo... turistiche per poter competere con delle vetture che, sebbene mirabilmente carrozzate, e rispondenti in pieno ai requisiti del Regolamento, sono per altro di tipo eminentemente sportivo.

Ammirando la formidabile berlina scarlatta di Gigi Villorosi, molti si chiedevano: « se questa è una vettura da « Gran Turismo », che cosa si intende per vettura Sport? ». Effettivamente l'ardua risposta è difficile da dare! Ad ogni modo il regolamento vigente era perfettamente interpretato e non è questo il luogo di riprendere delle polemiche che i nostri lettori conoscono di già!

Le *Ferrari* hanno corso assai bene e naturalmente la più potente di esse, per di più affidata ad un asso come il nostro Gigi nazionale che con brillantissima disinvoltura ha infilato la sua quarta consecutiva vittoria inter-



Dopo la superiore affermazione i piloti della *Fiat-Zagato* sorridono soddisfatti per la bella prova portata a termine. Da sinistra, il vincitore Elio Zagato, Franco Martinengo terzo e Aldo Bertossi quarto. Visibilmente compiaciuto è con loro Papà Zagato, costruttore delle indovinatissime carrozzerie, mentre manca Zafferi secondo classificato.



Le quattro Fiat-Zagato 750 hanno dominato a loro piacimento la prima gara della bella giornata monzese. Ecco le belle e veloci vetturine colte in un passaggio in fila indiana. Qui è in testa Bertossi seguito da Martinengo, Zagato e Zafferri. Ma l'ordine di marcia variava di giro in giro ed i quattro moschettieri della novella « Scuderia S. Amobreus » sono passati a turno al comando della corsa sorpassandosi ed appaiandosi con spigliata disinvoltura..

nazionale, non ha faticato a vincere battendo ogni record di categoria se pure restando di 7 chilometri circa al disotto della distanza coperta da Sanesi con l'Alfa Romeo sperimentale nel 1950.

Ma Villoresi ha fatto la sua corsa intelligente ed ha vinto marciando forte e questo basta. Scomparse due Ferraris per noie di motore, la pesante Delahaye si è fatta luce alla distanza e per un momento è sembrata minacciosa per Amendola il quale, composto e preciso compiva una gara misurata e regolare. Ma Amendola si è difeso bene ed ha mantenuto sul traguardo quei 400 metri di vantaggio che gli hanno confermato il secondo posto assoluto.

Piena di slancio la corsa del francese Gautruche, un vero asso delle vetture da turismo, il quale ha fatto miracoli con la sua Citroen 15 specialmente nelle curve dove la trazione anteriore della sua macchina e le sue qualità di guida potevano farsi particolarmente notare. Peccato che sia stato vittima della sua audacia e fortuna grande che il suo doppio capitolombolo sia stato incruento!

Abbiamo così concluso il nostro « giro d'orizzonte » sulla III Coppa Inter-Europa che sappiamo ormai entrata definitivamente nel novero delle manifestazioni dell'Automobile Club di Milano e particolarmente cara ai competitori che hanno imparato ad amare questa giovane ma fiorente creatura sportiva che nel 1951 anche una splendida giornata primaverile ha voluto salutare con tutte le attrattive

che può avere Monza ed il suo magico anello « dans son mieux ».

G. LURANI

Seguendo le tre gare

Ristretta alla sola Formula Gran Turismo la 3ª Coppa Inter-Europa ha nel complesso della manifestazione perso qualche unità rispetto allo scorso anno (44 concorrenti nel 1951 e 56 nel '50) ma ne ha guadagnato 11 se ci soffermiamo nel confronto a logicamente considerare i soli concorrenti alla Gran Turismo.

Su questo piano dunque le statistiche della Inter-Europa segnano un netto incremento, mentre stazionaria, ossia negativa permane la cifra degli spettatori « puri » che queste manifestazioni essenzialmente tecniche onorano con la loro presenza. Forse non è nemmeno questione dei prezzi d'ingresso ma solo dell'interesse che queste prove non riescono a suscitare e per cui è preferibile godere la giornata altronde a meno di non essere richiamati a Monza da particolari motivi.

Se dalle statistiche passiamo ai confronti delle medie record dobbiamo qui rilevare un regresso nel record assoluto come è stato appunto posto in evidenza da chi ci ha preceduto. Si potrà obiettare che un vero e proprio confronto non dovrebbe essere possibile in quanto il record dello scorso anno è stato segnato con una berlinetta della categoria sport mentre quest'anno trattavasi di una berlinetta della Gran Turismo, che teoricamente dovrebbe essere meno ve-

loce. Però vediamo che nelle altre classi le Gran Turismo di quest'anno hanno superate le sport del 1950, ed allora non v'è da rimanere perplessi e per ogni considerazione rinviare il lettore alle note più sopra esposte limitandoci qui in seguito alla semplice cronaca.

Questa 3ª Coppa Intereuropa ha finalmente goduto completamente dei favori celesti e per la prima volta la giornata è stata rallegrata dall'alba al tramonto da un cielo azzurrissimo costellato qua e là di coreografiche nuvolette bianche che un venticello anche gagliardo sconvolgeva nelle forme più strambe inquadrando spesso con arte tra le bandiere e gli stendardi che giarrivano sui pennoni d'ingresso dell'autodromo che riapriva i suoi battenti per la nuova stagione di corse 1951.

Inizia il programma la gara delle 750 in cui abbiamo un formidabile schieramento delle eleganti Fiat-Zagato. Formano queste Zagato il « parco macchine » della nuova scuderia milanese « S. Ambroeus » e vedremo come felicissimo sia stato questo debutto. Contro le 6 Zagatine sono le due Dyna-Panhard francesi e 6 Fiat 500 C normali nella cilindrata e quindi in netto svantaggio rispetto alle avversarie. Delle « Topolino » la più prestigiosa è quella del genovese Riccobaldi, vincitore della 1ª Intereuropa, che si dimostrerà subito velocissimo nella caratteristica corsa a piedi alla partenza e nell'avviare la macchina. Infatti egli è già in azione al volante che gli altri stanno ancora infilandosi nella vettura.

Partenza abbastanza ordinata e regolare ed in ritardo è solo il giovane



Così a ruota a ruota e spesso invertendosi, Maderna (68) con la Fiat 1100 S e Musitelli con la Cisitalia hanno combattuto sin quasi a metà corsa, poi Musitelli ha gradatamente distanziato il fortissimo avversario vincendo la terza gara della avvincente giornata.

ed appassionatissimo Paolo Brambilla, che nell'emozione si incaponiva a tirare il pomello del gas a mano invece di quello dell'avviamento.

Dal gruppo che va avviandosi verso il curvone si stacca però subito una delle Zagato. E' quella della gentile signorina Gianfranca Reggiani cui si è misteriosamente tranciata una delle condotte idrauliche dei freni precludendole così ogni possibilità di proseguire. Il padre ed il meccanico Facetti constatata l'irreparabilità del guasto si affannano a consolare la piangente pilota appiedata che angosciosamente singhiozza a lungo seduta sul muretto della pista sgualcendo l'elegante tenuta di corsa in nero e giallo. Presto però verrà a farle compagnia anche Paolo Brambilla che dopo tre giri è stato fermato dalla rottura di un raccordo del carburante.

La gara intanto è già entrata nel suo pieno sviluppo e la sua fisionomia resterà, a grandi linee, immutata per tutte le due ore di corsa.

In testa spadroneggiano infatti le quattro Fiat-Zagato di Martinengo, Zafferri, Bertossi ed Elio Zagato che domineranno indisturbate mentre i piloti si alternano al comando sorpassandosi anche con eccessiva disinvoltura in quanto marciano già sul filo dei 120 orari il che per delle vetturette così leggere è un bell'andare.

A distanza sempre maggiore seguono le due Dyna-Panhard e tra di esse si è inserito Riccobaldi che con la sua Fiat 500 C fa miracoli. Il motorino di questa vettura è un portento ed il pilota genovese deve conoscere esattamente il limite di aderenza della sua macchinetta altrimenti non avrebbe potuto percorrere sempre con tanta decisione e precisione le curve in porfido in tutta terza e senza un attimo di esitazione. Poi dietro a questo terzetto staccatissime tutte le altre Fiat 500. Delle due Dyna-Panhard diremo che quella di Berard era perfettamente a posto mentre quella di De Roquefort affaticava non poco per tenere a bada le « 500 » inseguatrici.

Particolare interesse destava il comportamento della Dyna di Berard, che all'ultimo aveva sostituito Lefevre febbricitante, sulla prima delle due curve in porfido percorse sempre in presa diretta. L'effetto della trazione anteriore portava infatti tutto il peso sulle ruote anteriori e posteriormente la ruota interna alla curva giungeva ad alzarsi dal suolo anche sino a quindici centimetri circa e talvolta la ruota restava ferma in aria.

Al comando intanto si forza sempre più l'andatura con crollo continuo dei record. Al 24. Zafferri segna 3'13"1, media 117,391, tempo che viene subito eguagliato da Martinengo al 25. ed al

successivo è ancora Zafferri che segna 3'12"2, media 117,879. Al 32. è la volta di Elio Zagato per cui i cronometri registrano 3'9"2, media 119,746; ma l'ascesa continua e sarà ancora Elio Zagato che dirà l'ultima parola col tempo di 3'7"3 pari alla media di 120.895.

Come abbiamo detto i quattro piloti della Scuderia S. Ambroeus si sono di continuo alternati al comando: infatti al 5. è Zafferri che conduce, al 10. è Bertossi, poi abbiamo al comando anche Martinengo che già lo era stato per i primissimi giri, ed infine anche Zagato. Dopo la prima ora dal quartetto si stacca Zafferri che deve fermarsi al box per riagganciare il cofano iniziando poi un inseguimento spettacoloso che lo riporta prima nel gruppo e poi ancora al comando ma nuovamente il cofano si sgancia ed egli è costretto a



A Giulio Musitelli, vittorioso con la Cisitalia della classe 1100, brillano gli occhi per la felicità. La sua è stata una gara entusiasmante ed il giovane pilota bergamasco ben meritava questa allernazione che ne pone in luce le doti notevoli.

marcarè il passo. Anche Martinengo ha qualche difficoltà per via della rottura di un ammortizzatore ed allora Elio Zagato mantiene il comando sopravanzando di poche centinaia di metri i colleghi Zafferri, Martinengo e Bertossi.

La conclusione di questa prima gara è emotiva in quanto all'ultimo passaggio Riccobaldi richiedendo un ultimo sforzo al suo generosissimo motorino riesce a sopravanzare il francese Berard di qualche metro fra l'entusiasmo dei presenti cui è bastata questa scintilla per rinfocolare la passione. Peccato però che essendo già scoccate le due ore lo sforzo di Riccobaldi è stato frustrato dalla interpolazione che ha data la precedenza al francese. Mentre si commenta questo finale ecco giungere alla zona traguardo, dopo il giro di completamento il quartetto della Zagato e mentre i soliti presenti in pista si stringono attorno alle vetture per



Una fase della lotta tra le migliori 1500 in gara: Ovidio Cappelli con la Fiat « 1400 » Berlietta « Superleggera » Touring tiene a bada Casella e Bordonni con le Maserati.

le effusioni d'uso, la vettura di Martingengo si incendia. Accorrono i Vigili del fuoco e con due getti di schiuma le fiamme sono domate e la elegante vetturessa è da rimettere a nuovo.

Il programma stringe e nel breve intervallo il ristorante della tribuna d'onore si affolla. L'Automobil Club di Milano ha raccolto attorno ad una grande tavolata le autorità, i suoi commissari, i collaboratori tutti per una cordiale colazione e sul levar delle mense il Presidente Bertetti commemora con toccanti parole Corrado Filipini che proprio per la rinascita dell'autodromo monzese si era adoperato e che era stato ascoltato consigliere per tutte le manifestazioni monzesi del dopoguerra. Si associa nella commemorazione del nostro ex Direttore anche il Dottor Di Cagno, Sindaco di Bari, che esalta inoltre la fratellanza automobilistica della metropoli lombarda e della marittima Bari.

Sarà lo stesso Sindaco di Bari a dare il via, alle 13,30 esatte, alla seconda corsa della giornata che vede in campo le vetture da 1.500 a 2.000 e quelle oltre 2.000. Nel primo gruppo partecipa la sola Citroen di Poudroux che farà gara a sè e vincerà facilmente raggiungendo però una percorrenza di poco superiore a quella del 5° classificato delle 750.

Nel gruppo delle oltre 2000 abbiamo in campo Gigi Villorosi, festeggiatissimo, con la Ferrari 2560, Louis Chiron con una enorme Delahaye 4500, Gauthruche con una Citroen 2.867, mentre da parte nostra ecco la gentile signora Maria Piazza di Trieste al volante di una Ferrari 2340, la stessa vettura che vedremo portata in campo anche da Cornacchia, Ammendola e Munz.



Daniele nella fossa dei leoni sembrava davvero essere la gentile ed intrepida signora Maria Piazza di Trieste scesa in pista a difendere l'onore dell'automobilismo femminile al volante di una potente ed elegante Ferrari 2340. Eccola con un gruppo di avversari davvero temibili: a sinistra l'asso monegasco Louis Chiron, a destra il campione italiano Gigi Villorosi ed il bravo ed appassionato Franco Cornacchia fondatore della Scuderia Guastalla. La sfortunata ha tolto presto dalla gara la ardimentosa guidatrice che ha dimostrato molto coraggio.



Gigi Villorosi che vincendo la 3^a Coppa Intereuropa ha conquistata la sua quarta vittoria consecutiva della stagione, riceve all'arrivo il premio più gradito: il bacio della mamma. Osservano compiaciuti questo dolce quadro a destra la signorina Greta Cavacevich che ha porto al Campione l'omaggio floreale ed a sinistra il Marchese Cornacchia Medici. Spicca sullo sfondo la media segnata da Gigi Villorosi nel giro più veloce.

Al comando del gruppo passerà al primo giro Ammendola ma poi vi si installa Villorosi che si assicurerà così la sua quarta vittoria consecutiva di questa stagione iniziata in modo così felice per il nostro valoroso ed instancabile Campione.

Subito al primo passaggio sulla seconda curva in porfido Munz si lascia « mangiare » dalla sua Ferrari e va ad urtare col muso contro il terrapieno interno ammaccando solo leggermente il paraurti. Riprende subito ma a velocità prudenziale ed alla fine delle due ore la sua percorrenza risulterà inferiore a quella dell'8° classificato della 1500. La signora Piazza si difende invece con molto onore ma dopo 8 giri noie meccaniche, palesate da una nube azzurrognola che l'inseguiva al passaggio dinanzi alle tribune, la costringono a fermarsi e non le resterà poi altra soddisfazione che quella di porgere un omaggio floreale al vittorioso Villorosi.

Anche Cornacchia dopo un buon inizio deve abbandonare il campo mentre di gara è pure scomparso, sia pure in modo non comune, il francese Gauthruche che fidando forse eccessivamente sulle doti di stabilità della sua grossa Citroen — che peraltro ha un po' sorpreso tutti per la sua insospettata velocità pur essendo una vettura prettamente turistica — a furia di insistere a tavoletta sul porfido ha capot-



Un velocissimo passaggio di Gigi Villoreti sul porfido nel corso della prova da lui vinta con la Ferrari 2560.

tato all'uscita dalla seconda curva fermandosi rovesciato, dopo un paio di capriole, sulla siepe esterna, e cavadosela personalmente senza nemmeno un graffio ed ammaccando solo i parafranghi della macchina che rimessa sulle ruote da un gruppo di volonterosi è rientrata coi suoi mezzi ai box.

Queste le note della seconda gara vinta, come detto, da Villoreti con la Ferrari 2560 dinanzi al regolarissimo Ammendola con la Ferrari 2340-Vignale, a Lous Chiron che non disarma ed el turistico Munz, mentre con gara a sè l'altro francese Poudroux portava con bella regolarità la sua Citroën 1980 alla fine delle due ore.

Dalla Direzione Corse intanto il Colonnello Cavacevich provvedeva alla tempestiva preparazione delle varie gare e così perfetta puntualità come finiva una prova ecco allinearsi per l'altra i concorrenti rispettando al secondo l'orario prestabilito.

Ed alle 15,55 dopo gli energici interventi della forza pubblica, ostacolata in parte nelle sue funzioni, dall'inflazione di braccialati, ecco allineati al centro della pista i 23 piloti della fino a 1500 di cui 17 gareggeranno con vetture sino a 1100 (2 Fiat 1100 S - 4 Fiat 1100 Stanguellini-Bertone - 11 Cisitalia) e 6 con vetture di 1500 (4 Maserati - 1 Fiat « 1400 » - 1 Lancia Aprilia).

Regolare la partenza e questa volta il giovane Gastone Crepaldi ha steso dietro alla sua Cisitalia un plotone armato ad evitare quella famosa spintarella da parte degli amici che gli costò la squalifica lo scorso anno.

La gara ha assunto subito un ritmo velocissimo ad opera di Maderna con la stessa Fiat 1100 S con cui di recente ha vinto a Nizza, ed il vivace Giulio Musitelli con la Cisitalia. Questi due giovanissimi piloti si sono data lotta senza quartiere per più di metà gara, sino a quando cioè Maderna giudiziosamente convintosi di non poter disporre della totale efficienza della sua vettura a causa di una regolazione troppo grassa della carburazione ha desistito dall'attaccare l'avversario lasciandogli via libera.

Ed il giovane Musitelli, che ha stu-

pito quanti non ne conoscevano le effettive possibilità, si è involato verso la meritatissima vittoria condivisa dal fratello Ferruccio che dal box seguiva con comprensibilissima ansia sportiva la meravigliosa prova del suo caddetto.

Nelle prime posizioni, dietro a questa coppia, seguivano nell'ordine Rottelli (1100 S), Cometti e Crepaldi (Cisitalia), Capelli (Fiat 1400), Casella e Bordoni (Maserati), in lotta tra di loro i tre della 1500.

Tra i primi dovevano però cedere Crepaldi per noie meccaniche e Rottelli che come lo scorso anno finiva fuori strada fortunatamente senza conseguenze.

Nel gruppetto della 1500 Capelli resisteva per molti giri agli attacchi dei due maseratisti che a turno si facevano tirare e Bordoni poi passava anche davanti a Capelli ma per poco in quanto la rottura dell'alberino dello spinterogeno lo costringeva al ritiro. Restava così alla caccia di Capelli il solo Casella che sorvegliava da presso l'avversario risparmiando al massimo il motore e sopravanzandolo proprio sul finale di soli 22 metri.

Notevole la selezione in questo gruppo che vedeva all'arrivo soli 14 dei 23 partiti.

Il complesso organizzativo diretto dal Col. Cavacevich coadiuvato dal Dr. Mugnai e dai vari commissari al traguardo e sul percorso ha funzionato alla perfezione così come il servizio di cronometraggio predisposto dal Cav. Piovella ed assolto con tempestività e precisione dagli ottimi Giuliani, Volpali, Forcolini, Volpi, Fatello e Principato mentre Cleto Radice provvedeva al servizio di informazione.

FRANCO DEGLI UBERTI.

(Foto Rotofoto e Degli Uberti)

Ecco le classifiche:

Classe 750: 1. Zagato (Fiat-Zagato 750) con Km. 229,780; 2. Zafferi (id.) Km. 229,407; 3. Martinengo (id.) Km. 228,276; 4. Bertossi (id.) Km. 228,048; 5. Berard (Dyna-Panhard) Km. 218,960;

6. Riccobaldi (Fiat 500 C) Km. 218,845; 7. De Roquefort (Dyna-Panhard) Km. 215,312; 8. Scaletta (Fiat 500) Km. 211,865; 9. Lippi (id.) Km. 199,723.

Ritirati: Reggiani Gianfranca al 1. giro; Garanzini al 3.; Brambilla al 4.; Carta al 27. giro.

Giro più veloce: il 35. di Elio Zagato (Fiat Zagato) in 3'7"3 alla media di Km-h. 120,895.

Classe fino a 1500: 1. Musitelli (Cisitalia 202 B) con Km. 267,570; 2. Maderna (Fiat 1100 S) Km. 265,937; 3. Cometti (Cisitalia 202 B) Km. 263,645; 4. Casella (Maserati 1500) Km. 256,924; 5. Capelli (Fiat 1400) Km. 256,902; 6. Colombo (Cisitalia 202 B) Km. 253,917; 7. Gramigna (id.) Km. 252,632; 8. Roldenghi (id.) Km. 251,352; 9. Gilletti (id.)



Salvatore Amendola nulla ha potuto contro la superiorità di Gigi Villoreti ma è finito brillantissimo secondo nella oltre 2000 con la Ferrari 2340

Km. 248,243; 10. Mantori (id.) Km. 246,568; 11. Manzoni (Fiat 1100 Bertone) Km. 244,790; 12. Mazzonis (Aprilia 1500) Km. 243,792; 13. Pozzi (Cisitalia 202 B) Km. 237,153; 14. Curcio (Fiat 1100 Bertone) Km. 229,949.

Ritirati: Fezzardi al 3. giro; Cabianca al 7.; Mancini all'8.; Randaccio all'11.; Crepaldi al 17.; Bordoni al 27.; Rottelli al 30.; Reggiani al 32. giro.

Giro più veloce: il 27. di Giulio Musitelli (Cisitalia) in 2'47"2 alla media di Km-h. 136,462.

Classe 2000: 1. Poudroux (Citroën 11) con Km. 221,0700.

Classe oltre 2000: 1. Villoreti (Ferrari 2560) con Km. 287,937; Amendola (Ferrari 2340) Km. 272,494; 3. Chiron (Delahaye 4500) Km. 272,099; 4. Munz (Ferrari 2340) Km. 250,672.

Ritirati: Cornacchia al 23. giro; Gautruche al 16.; Piazza Bianca Maria all'11. giro.

Giro più veloce: il 6. di Gigi Villoreti (Ferrari 2560) in 2'27"2 alla media di Km-h. 153,867.