

Nando Righetti lanciato verso la vittoria.

## AI CIRCUITO DI PIACENZA vincono

Pietro Avalle (Fiat) Nando Righetti (Fiat) Guido Barbieri (Maserati)

Un regolamento semplice e chiaro, un elenco di partecipanti assai numeroso e qualitativamente sceltissimo, numeri tecnici e sportivi di alto interesse e finalmente delle gare combattute e risultati istruttivi. Ecco il bilancio del I. Circuito di Piacenza svolto; l'11 di maggio scorso.

A pochi giorni da questa manifestazione che si fregiava del titolo di 1.a Gara di Campionato del 1947, sembrava che vi dovessero debuttare contemporaneamente addirittura tre dei più recenti esemplari della moderna produzione sportiva europea ed italiana: la Cisitalia 1100, la Maserati 2 litri e la Ferrari 12 cil. 1500 cmc.; Taruffi, Gigi Villoresi da pochi giorni reduce dai trionfi sudamericani, Farina e Cortese dovevano dar battaglia coi più interessanti prodotti di questo dopoguerra. Ma la Cisitalia fu presente col solo Taruffi in veste di attento osservatore e, come ha argutamente notato un collega, con un cartellone! Gigi Villoresi non avendo avuto la macchina pronta a tempo assisteva anch'egli da un terrazzo alla corsa assieme ai fratelli Maserati e ad Orsi; il solo Ferrari è stato fedele all'appuntamento datogli dagli appassionati sebbene, venuto a mancare Farina, con una sola macchina.

Comunque la corsa di Piacenza non ha affatto deluso dal lato tecnico perché ha collaudato delle vetture nuovissime con risultati in complesso convincenti.

Il circuito consisteva di un percorso di 3.300 metri abbastanza veloce e rappresentava quanto di meglio gli appassionati organizzatori potevano trovare a Piacenza pur non essendo ideale né come fondo né come tracciato. Renzo Castagneto è stato l'abile direttore di corsa in condizioni difficili dato il grande numero di partecipanti, l'enorme pubblico indisciplinato oltre ogni

previsione ed il servizio d'ordine assolutamente inefficace e privo di qualsiasi energia. Il comitato organizzatore faceva capo all'avv. Fabbri, Dainesi, dott. Tonini dell'Automobile Club di Piacenza i quali coi loro collaboratori tutti attivi ed appassionati, hanno fatto quanto era possibile per la riuscita del loro Circuito.

Tutto l'automobilismo italiano si era dato appuntamento a Piacenza per questa corsa e abbiamo notato il Presidente della CSAI Brivio, il Presidente dell'ASAI Maggi, Spotorno, Covacovich, Lombardini, Perego, Gamba, Bottasso della Pirelli, l'ing. Colombo, Guidotti e Sanesi dell'Alfa Romeo, Tadini, Bertani, Pelassa, Pre-

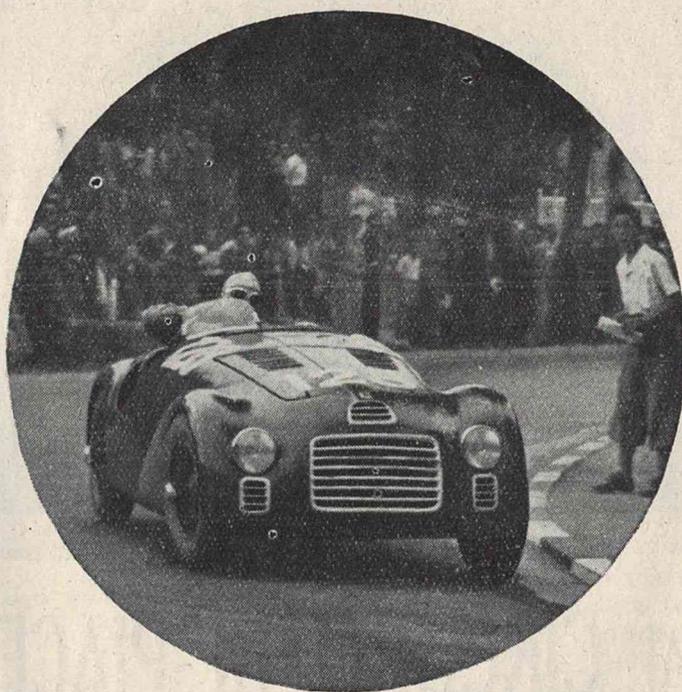


Nando Righetti dopo la corsa vittoriosa. Si riconoscono nel gruppo Spotorno della A.S.A.I., Stanguellini, preparatore della macchina, Massimino e Fioruzzi.

senti, Castelbarco, Canestrini, Alfieri, i fratelli Maserati, Massimino, Capelli, Haller, Ascari, Sérafini per non citare che alcuni fra i molti. Presente anche l'asso francese Etancelin in cerca di una macchina per le prossime corse.

### La corsa della 750 cmc.

Dopo un laborioso allineamento che si estende per circa 60 metri di lunghezza partono ben 23 macchine. Sono tutte *Fiat* meno l'interessante « *Urania* » di Taraschi che è una bella e bassissima vetturessa su cui è montato un motore bicilindrico B.M.W. raffreddato ad aria. Si lanciano in gruppo i due A valle Francois, Lietti, Pesci, Reinaldo, Martignoni, Di Pace, Leonardi, Brandi, Gorla, Innocenti, Zagato, Bertone, Maestri, Fissore, Tavazzani, Taraschi, Danzi, Baldoni, Zanaboni, mentre la macchina di Franceri si incendia al « via » e parte con due giri di ritardo. Fino dal primo giro Piero A valle prende il comando con autorità e la sua azzurra macchinetta ha un motore che dà subito l'impressione di essere perfettamente a punto. A valle che guida con stile facile e composto non sarà più disturbato fino alla fine vincendo dopo un'ottima corsa. Brillante è stato Francois mantenutosi con Pesci nella scia del vincitore fino a che varie noie attardavano ambedue. Il romano Leonardi ha potuto segnare un ottimo giro più veloce e non ha deluso i suoi ammiratori finendo secondo. Taraschi sulla sua bicilindrica B.M.W. è stato lento a mettersi in azione ma poi è rinvenuto forte verso la fine della corsa finendo a ridosso di Leonardi. Queste applicazioni dei motori B.M.W. daranno certamente del filo da torcere alle « topolino » fin ora incontrastate dominatrici della classe. Nel gruppo dei partenti c'erano due debuttanti il cui nome è ben noto agli automobilisti: Zagato, il venticinquenne figlio del

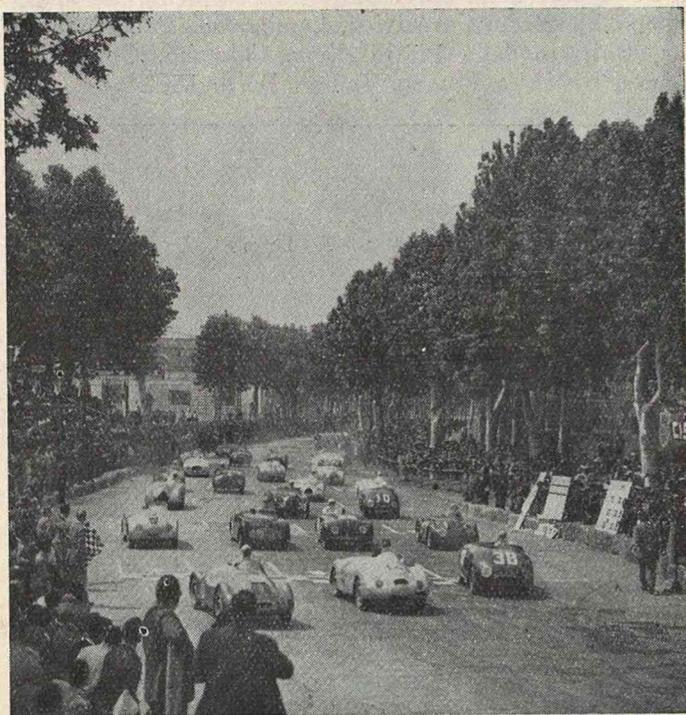


La « 125 Ferrari » in corsa alla guida di Franco Cortese.

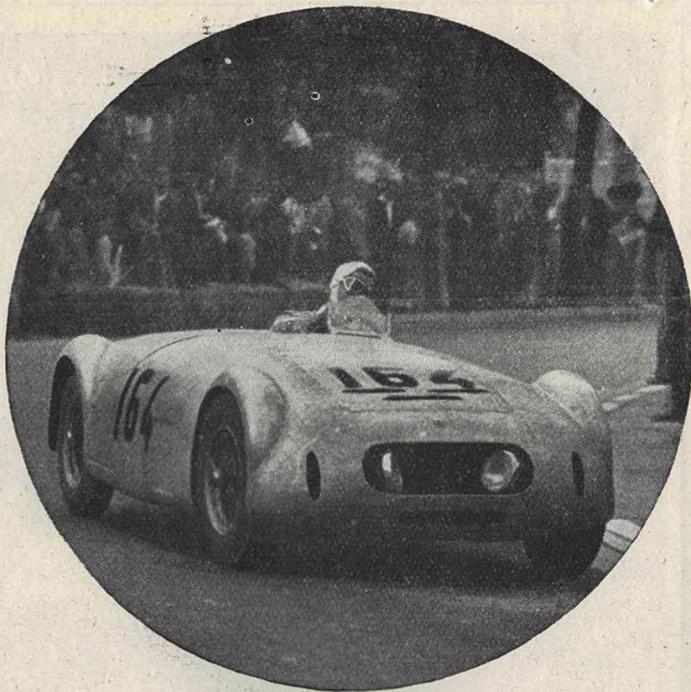
carroziere milanese e N. Bertone il giovane titolare dell'omonima carrozzeria torinese. Il debutto dei... carrozzeri non è stato però molto fortunato perché mentre Zagato è uscito di strada al 15° giro. Bertone è stato attardato da noie meccaniche.

### La corsa delle 1100 cmc.

Partono i seguenti 19 concorrenti: Scagliarini, Torelli, Zanella, Auricchio, Bassi, Ermini, Righetti, Nisotti, Testi, Alloisio, Eros, Zanetti, Conti, Bellini, Cavacciuti, Grisoni, Bonetto, Versolato, Brigatti. Fra questi che sono tutti al volante di vetture munite di motori *Fiat*, sono i più conosciuti esponenti di questa classe e si notano fra le macchine delle realizzazioni veramente interessanti. Una di esse è la magnifica macchina di Righetti che è il più recente prodotto di Stanguellini. Si tratta di un basso, robusto e leggerissimo telaio tubolare su cui è stato montato uno dei soliti motori 1100 stregati dal Mago modenese. La vettura di Righetti è apparsa perfettamente a punto non solo come motore ma anche come tenuta di strada e la media del brillantissimo vincitore è risultata la migliore della giornata concludendo quindi questo debutto con una trionfale affermazione. Giustamente Stanguellini era esultante e con lui Massimino che ha collaborato alla progettazione del riuscitissimo telaio. Le *Cisitalia* troveranno certamente pane per i loro denti ed il confronto fra queste modernissime vetture leggere sarà uno degli elementi più interessanti delle prossime corse. Il toscano Ermini aveva invece un motore con una nuovissima testa di sua produzione: una testata a due assi a cames con comando misto a catena ed ingranaggi, con due carburatori verticali e candela al centro. Dopo un inizio promettente Ermini ha dovuto cedere per noie di motore indipendenti dalla sua testata che sarà interessante rivedere in corsa.



Le 19 vetture della classe 750 cmc. iniziano la prova.



Barbieri con la Maserati primo della classe oltre 1100 cmc.

Anche in questa classe il vincitore è stato al comando dalla partenza all'arrivo. Nando Righetti in questa sua « rentrée » dopo parecchi anni di assenza dalle corse ha dimostrato di mantenere intatte le sue ottime doti ed ha vinto con superiorità. Il giovane Auricchio è stata la rivelazione di questa gara: al volante di una 1100 di Stanguellini appena acquistata, egli è stato sempre secondo difendendosi validamente e dimostrando ottime doti. Scagliarini è partito male e sembrava dovesse essere tagliato fuori dalla lotta quando invece ha dato inizio ad un inseguimento veramente spettacoloso riuscendo a rimontare tutti i suoi avversari meno Righetti. Quando sembrava che dovessero assistere ad un duello fra Scagliarini ed il vincitore, un guasto meccanico ha deciso la lotta. Il campione motociclista Cavacciuti ha compiuto una bella corsa e così tutti i superstiti della accanita contesa.

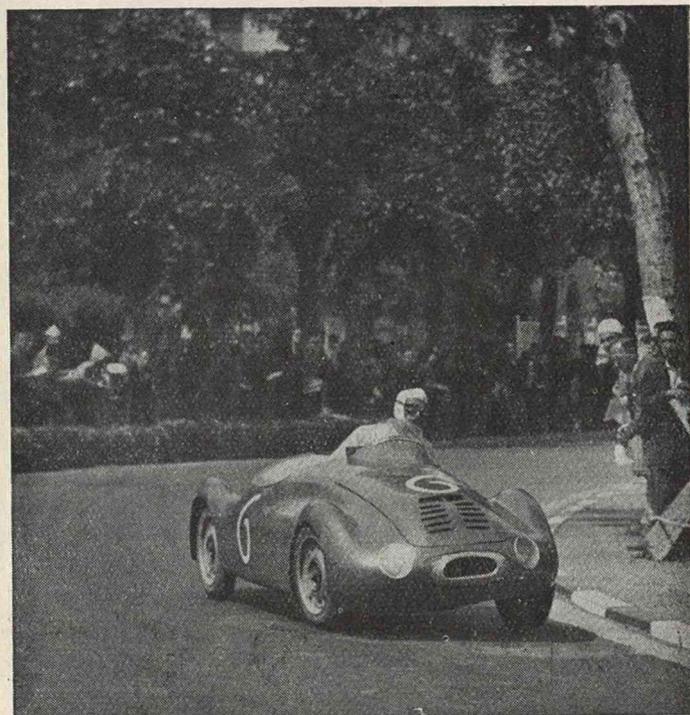
### La corsa delle maggiori cilindrato

Nonostante le belle gare a cui avevamo assistito, era indubbiamente questa la prova più attesa da tutti per i motivi tecnici e sportivi che avevano dato alla corsa piacentina una importanza ben più grande di una semplice manifestazione nazionale per vetture Sport. Nonostante l'assenza di Villoresi, la rappresentanza non ufficiale di Maserati conta la vettura di Guido Barbieri che è stata migliorata ed accorciata, la macchina di Angiolini che avevamo già visto a San Remo, e quella di Bracco che avevamo visto a Torino nel 1946 nelle mani di Mazzonis. Le prime due hanno un telaio Maserati e la terza un telaio Fiat 1100; tutte hanno motori 6 cil. a tre carburatori e due assi a cames in testa. In prima fila parte la B.M.W. di Rovelli assieme all'unica «125» Ferrari di Cortese. Farina che aveva avuto un lieve ed innocuo incidente di strada durante le prove della vigilia, nonostante che la macchina

fosse stata rimessa in perfetta efficienza a Maranello e collaudata da Bazzi e Cortese, non ha voluto correre per ragioni personali privando Ferrari di un valido difensore ed il pubblico di un numero atteso.

Sono partiti i seguenti 19 concorrenti, Cortese (Ferrari 125), Balestrero (Fiat 2800), Cornaggia (Alfa Romeo), Rovelli (B.M.W.), Adanti (Aprilia), Dei (Alfa Romeo), Bruno (Maserati), Angiolini (Maserati), Bianchi (Aprilia), Azzi (Aprilia), Ranzini (Maserati), Beltracchini (815), Danzi (Aprilia), Barbieri (Maserati), Cattina (Alfa Romeo). Prende la testa l'irruente Rovelli sulla B.M.W. 2 litri, ma come al solito egli non riesce a dominarsi e dopo poche curve va a finire negli sbarramenti di paglia danneggiando la macchina e restando escluso dalla gara. Prende allora la testa Angiolini che ha alle costole Bracco e Barbieri colle altre Maserati. Franco Cortese sulla Ferrari sembra navigare nelle posizioni di centro senza poter impegnarsi. Sapremo poi che, partito con troppo olio nel motore, egli si è trovato per circa metà corsa con una temperatura dell'olio di 150° e con molti dei moltissimi giri del suo generoso 12 cilindri mancanti. Bracco scompare per noie meccaniche, Barbieri tallona sempre Angiolini impegnatissimo, quando verso metà gara, incoraggiato dal pubblico che evidentemente tifa per la nuova macchina di Enzo Ferrari, Cortese il cui motore ha trovato tutta la sua efficienza, inizia un inseguimento formidabile in cui batte ripetutamente il primato del circuito e si avvantaggia di 4-5 secondi per giro sulla coppia dei Maseratisti. Siamo ai 2/3 della gara quando Cortese è ormai nella scia dei due « leaders » e al giro seguente li sorpassa ambedue con estrema decisione.

Angiolini non può evitare di essere spinto contro la paglia e disunisce la sua azione. Cortese ha ormai



Pietro Avale, brillante vincitore della 750 con la Fiat 500. (Foto Fumagalli).

un netto vantaggio su Barbieri che insegue forte mentre Angiolini è terzo. Quando tutto sembra sistemato, il motore di Cortese accusa delle irregolarità ed il forte campione deve ritirarsi per uno stupido guasto alla pompa d'alimentazione che non infirma la probante esibizione data dalla bella macchina di Ferrari. Guido Barbieri con irruenza e bello stile batte il record assoluto del circuito all'11° giro e vince in bellezza meritatamente. Angiolini finisce colla macchina menomata e visibilmente innervosito. Terzo si piazza Balestrello dopo una gara condotta coll'abituale regolarità e compostezza. Gli altri sono finiti lontani.

La nuova vettura di Ferrari guidata da Cortese ha rivelato di essere a punto come motore, freni e sospensioni, specialmente anteriormente. Cortese sfruttava abilmente i 5 rapporti a sua disposizione ed il motore non ha mai accusato lo sforzo a cui è stato sottoposto. La costruzione d'avanguardia italiana ha certamente un nuovo meraviglioso prodotto su cui contare.

Hanno abilmente cronometrato Piovella, Nebuloni, Dalla Valle, Bonvini, Radice e Cavallini. I tempi stabiliti sui giri più veloci danno un'idea delle prestazioni reali delle migliori macchine di ciascuna classe, ma è interessante vedere che in una specie di classifica assoluta compilata sui 30 giri, risulta 1° Righetti colla sua 1100 davanti a Barbieri, Angiolini ed Auricchio coll'altra vettura di Stanguellini.

G. L. C.

Le classifiche:

**Classe 750 cmc. (giri 20, chilometri 66).** — 1. Avalle Piero (Fiat) in 41'16"2 alla media di km. 95.953; 2. Leonardi Sesto (id.) 41'42"4; 3. Taraschi (Urania) 42'47"6; 4. Lietti Mario (Fiat) 43'19"4; 5. Martignoni B. (id.) 41'20" (19 giri); 6. Avalle M. (id.) 41'46"6; 7. Di Pace C. (id.) 42'19"2; 8. Zanaboni L. (id.) 43'04"4; 9. Lanzi E. (id.) 42'01"2 (18 giri); 10. Fissore G. (id.) 42'05"4; 11. Bertone G. (id.) 42'08"2; 12. Pesci C. (id.) 42'20"; 13. Francois A. (id.) 42'22"4.

Giro più veloce: il 20. di Leonardi in 2'00"2 media km. 98.835.

Ritirati: Maestri al 2. giro; Franceri al 4.; Baldoni al 4; Tavazzani al 5; Brandi al 14; Gorla al 14; Innocenti al 18; Matta al 1; Zagato al 16; Reynaldi al 12 giro.

**Classe 1100 (30 giri, km. 99).** — 1. Righetti N. (Fiat) 55'09"6 alla media di km. 107.686; 2. Auricchio V. (id.) 56'17"6; 3. Cavacciuti C. (id.) 55'57"4 (29 giri). 4. Nisotti F. (id.) 56'03"4; 5. Pinzero G. (id.) 56'37"4; 6. Versolato V. (id.) 56'27"2 (28 giri); 7. Zanella E. (id.) 57'11"; 8. Grisoni C. (id.) 56'18" (24 giri).

Giro più veloce: il 15. e il 23. di Righetti in 1'47"6 alla media di km. 110.408.

Ritirati: Eros al 2 giro; Zanetti al 5; Aloisio al 5; Bellini al 9; Brigatti all'8; Torelli al 6; Scagliarini al 13; Bassi al 13; Ermini al 16; Testi al 21.

**Classe oltre 1100 cmc. (giri 30, km. 99).** — 1. Barbieri Guido (Maserati) in 55'24" alla media di km. 107.220; 2. Agiolini Mario (id.) 56'06"4; 3. Balestrello Renato (Fiat) in 57'29"2 su 29 giri; 4. Ranzini Aldo (Lancia Aprila) in 57'03"2 su 27 giri; 5. Cornaggia Gian Maria (Alfa Romeo) in 57'08" su 27 giri; 6. Adanti Enrico (Lancia Aprilia) in 57'09" su 27 giri; 7. Bianchi Aldo (id.) in 55'42" su 26 giri.

Giro più veloce: il 22. di Barbieri (Maserati) in 1'43" alla media di km. 115.338.

Ritirati: Rovelli al 2 giro; Dei al 4; Azzi al 6; Beltracchini al 10; Cortes al 27; Bracco al 19.



Una partenza dolcissima, paragonabile a quella di una macchina a vapore, ed un funzionamento sicuro della frizione, organo vitale, è possibile solo quando i dischi che la rivestono hanno le caratteristiche volute:

- Coefficiente d'attrito appropriato
- Invariabilità del coefficiente d'attrito coll'elevarsi della temperatura
- Resistenza all'usura

**Requisiti  
che hanno  
reso celebri  
i dischi  
d'attrito**

**Elios**

Con essi e solo con essi

- Agevole l'innesto e il disinnesto
- Facile la manovra del cambio
- Prolungata la vita degli organi di trasmissione

**Dolce la partenza - Sicuro il ritorno**



**Società Articoli Tecnici Auto - Moto - Velo**

MILANO - VIA SETTEMBRINI 31-33 - TELEFONI 25.145 - 22.774  
FILIALE: ROMA - VIA G. B. MORGAGNI, 2c - TELEFONO 850-669