

CHARMS
la caramella del nostro tempo

L'Automobile

CHARMS
la caramella del nostro tempo

LA PRIMA PROVA EUROPEA DI FORMULA UNO

LA LANCIA ED ASCARI SI AFFERMANO NEL G.P. DEL VALENTINO

Alla sua terza uscita la macchina torinese ottiene una indiscussa vittoria - Mieres (Maserati) 2° assoluto - Buone le prove dei giovani

(DAL NOSTRO INVIATO) TORINO, marzo. Questo G. P. del Valentino è destinato, indubbiamente, a rimanere nella storia del nostro sport. Gli organizzatori non pensavano certo che la loro corsa si potesse risolvere in un grande successo tecnico e, in certo qual modo, anche in un buon successo spettacolare tanto più che la manifestazione è stata allestita in poco più di 30 giorni e prova ne sia il fatto che durante il Rallye del Sestriere (conclusosi il 12 marzo) la gara non era stata ancora interamente definita.

Se la prova, dunque, ha conosciuto il successo che unanimemente gli è stato attribuito molto del merito va alla Lancia che non soltanto esordiva in Italia con la sua monoposto ma che ha addirittura vinto la gara riuscendo a portare in fondo tutte e tre le macchine impiegate. È inutile ora perdersi a ritroso il cammino battuto dalla Lancia ed è superfluo accennare alle polemiche sorte sulla preparazione delle sue monoposto. La realtà è che oggi, a distanza di meno di un anno e mezzo dalla impostazione del veicolo (anzi, per essere più esatti dalla stesura del progetto) la casa torinese raggiunge l'obiettivo massimo vincendo una gara che vedeva impegnate tutte le altre marche all'infuori della Mercedes. Non v'è dubbio che una volta tanto la Lancia è stata fortunata giacché la gara si è messa in moto tale, poco dopo l'inizio, da rendere meno impegnativa la prestazione delle sue macchine e dei suoi piloti, ma quel pilota che non hanno un po' di fortuna dalla loro quando vincono? Non s'è detto e ripetuto che la Mercedes e Fangio hanno realizzato i successi che sappiamo molto anche per la fortuna che li ha assistiti, una fortuna che talvolta è sembrata anche sfacciata?

Ma non è poi il caso di parlare interamente di fortuna se consideriamo che la Lancia ha portato in fondo tutte e tre le macchine schierate nella prova e questo fatto tapala corto ad ogni polemica perché ormai non vi è alcun dubbio sulla loro tenuta. Diceva Ascari, dopo la gara, che le macchine erano state provate a Monza, nei giorni precedenti il G. P. del Valentino, sulla distanza di 800 km. senza che rivelassero alcuna deficienza. I piloti erano certi della tenuta del mezzo come lo erano i tecnici della fabbrica. Di fronte a questi risultati dobbiamo riconoscere che la Lancia, anche e soprattutto per il fatto che non aveva alcuna esperienza di corse, ha realizzato un miracolo di certezza e di basterebbe, per convincersene, riferirsi alla storia della B.R.M. e, prima

Ascari, per cominciare dal vincitore, è sempre l'Ascari di un tempo: temprato, misurato, perfettamente cosciente delle sue possibilità. Ebbe una partenza non del tutto felice ma ben ci si convinsse della sua intatta energia, del suo infallibile colpo d'occhio quando, dopo un inizio guardingo, decise di portarsi a ridosso di Musso. Si sbarazzò di Behra e di Mieres senza tentare, impegnandosi quel tanto che era sufficiente a farlo riuscire nell'impresa: né volle sfrecciare quando, una volta in testa per il ritiro di Musso, ebbe praticamente partita vinta.

Abbiamo ritrovato l'Ascari dei giorni migliori, abbiamo scoperto un giovane di valore: Luigi Musso. Non vogliamo dire che Musso si è rivelato soltanto oggi, ma è il G. P. del Valentino che ci dà la prova definitiva della sua maturità. Fu il più lento a partire ed assunse il comando della corsa con l'uscita di un campione, anche egli con la compostezza dei guidatori più ammirati. Ci parve che Musso non cedesse un solo metro del vantaggio che aveva (intorno ai 5') ma che lo aumentasse, anzi, tantino che, per la rottura di una tubatura dell'olio, non fu costretto ad un'uscita di strada che la sua abilità rese pressoché innocua. Ma questa ottima prestazione di Luigi Musso non significa che la Maserati non sia ugualmente fortunata. Aveva creduto in Musso e in Mantovani ed ora che le sue speranze stavano interamente realizzandosi perde, purtroppo, uno dei due: Mantovani. Vittima di un incidente durante le prove, il giovane pilota milanese paga con l'amputazione della gamba sinistra il prezzo della sua audacia. Ce ne dispiace sinceramente e da queste colonne, esprimiamo tutto il nostro affetto a lui, alla sua famiglia e alla Maserati.

Castellotti fu l'altra rivelazione della giornata. Anche di lui bisogna dire che si tratta di un consolidamento di quelle possibilità che aveva lasciato ampiamente intravedere. Relegato nelle posizioni di centro in seguito ad una fermata ai boxes, egli seppe rimontare la corrente terminando la prova in quarta posizione a meno di un secondo di distacco dal più esperto Villorosi. Che di più? Doppiato da Ascari impegnò, con l'ex campione del mondo, un duello vivace, brillante ad un ritmo molto sostenuto tanto che Ascari non perse nulla nei confronti di Mieres. Alla fine riuscì a precedere il più illustre compagno di scuderia di quel tanto che bastava a non farsi più doppiare da lui e la Lancia tagliarono il traguardo, così, l'una dietro l'altra, con il primo dei due di Mieres. Alla fine riuscì a precedere il più illustre compagno di scuderia di quel tanto che bastava a non farsi più doppiare da lui e la Lancia tagliarono il traguardo, così, l'una dietro l'altra, con il primo dei due di Mieres.

L'esordiente Cesare Ferdina si qualifica la Maserati, proseguendo nella sua politica di valorizzazione dei giovani, affidò la macchina di Mantovani a un giovane di valore che non avrebbe potuto, lui come Jean Behra venne costretto al ritiro per rottura dell'assale del ponte De Dion ma quel tanto che rimase, in gara, rivelò appieno le sue possibilità. In prova, il giorno precedente, aveva saputo realizzare un tempo ragguardevole dopo appena qualche giro di ricognizione del percorso.

Detto della Lancia, dobbiamo onestamente riconoscere che la Maserati si dimostrò, nel corso della gara, una macchina più equilibrata e più organica. La vittoria poteva anche essere sua se non fosse stata privata ben presto del suo uomo più esperto, Behra, e di Luigi Musso. Invece, comunque, in Roberto Mieres, un valido difensore e di lui non sappiamo se ammirare di più il « non osò » che lo convinse a mantenere nella scia di Ascari il distacco maggiore della pilota della Lancia fu di 35".

Ammirabile anche la corsa di Villorosi (3. assoluto) cui gli anni pesano forse sul fisico ma non sul morale e sulle doti atletiche. La Ferrari incappò in una giornata straordinariamente avversa ma la cosa si era intesa sin dalle prove. Le macchine modenesi stentavano a realizzare i tempi delle altre marche e ci si rassegnò quasi, alla data scritta: « Del resto macchine ufficialmente impiegate due non terminarono la gara (Farina per bioccolaggio della terza marcia e Trintignant per avaria di motore) mentre Schell terminò quinto, distaccato di tre giri da Ascari. È il caso di pensare che queste macchine, paraltro rivelatesi molto efficienti a Buenos Aires, siano state apportate delle modifiche non del tutto indovinate. Ma non è il caso di descrivere l'episodio a fuoco che ha accompagnato la corsa. Le capacità realizzatrici di Ferrari e dei suoi più vicini collaboratori. Ed è un motivo d'orgoglio per il bravo Taraschi il fatto che la sua vecchia Ferrari 12 cilindri sia stata, in definitiva, la seconda macchina di questa marca, a piazzarsi.

Il G. P. del Valentino, dunque, muta il volto della formula massima o, quanto meno, dice una parola nuova e questa è la migliore soddisfazione per gli organizzatori della prova tra cui ricordiamo il presidente dell'A.C. Torino Ing. Trevisani, il presidente della Commissione sportiva conte Salvi del Pero e il direttore del sodalizio torinese dott. Marcello Farina che è stato anche il direttore di corsa. Alla manifestazione hanno assistito, tra gli altri, il vice presidente dell'A.C.I. e presidente dell'A.C. Milano Luigi Bertetti, il presidente della CSAI Ing. De Unterrichter, il presidente dell'A. C. Bergamo, Ferrari.

Piero Casucci

LA CLASSIFICA
1. Ascari (Lancia, Pirelli) in ore 2:49'21"1/3, media chilometrica 141,437;
2. Mieres (Maserati, Pirelli) in 3:04'33"8/10;
3. Villorosi (Lancia, Pirelli) in 3:22'54"4/5;
4. Castellotti (Lancia, Pirelli) in 3:28'58"8, Scheff (Ferrari) con 79 giri; 5. Roster (Maserati) con 79 giri; 7. Taraschi (Ferrari) con 79 giri; 8. Bira (Maserati) con 78 giri.
GIRO PIU' VELOCE: il s. di Behra (Maserati, Pirelli) alla media di km. 141,105.



Sergio Mantovani

ancora di questa, alla storia dell'Arsenal C. T. A. Lasciamo, dunque, come ha detto Ascari, che la Lancia lavori ancora attorno alle sue macchine e con tutta probabilità potremo contare su un validissimo difensore nella dura lotta che ci oppone alla Mercedes.

Questo, come s'è detto, il primo fatto interamente positivo della manifestazione torinese. Ma altri se ne aggiungono e questi riguardano particolarmente i piloti.



Alberto Ascari è tornato alla vittoria al volante della Lancia Formula uno. Ecco l'ex campione del mondo al Valentino prima che il Gran Premio avesse inizio.

ORGANIZZATA DALL'A. C. VERONA

NUOVO RECORD DI LUGLIO NELLA CORSA SULLE TORRICELLE

VERONA, marzo. — Il fascino della « Torricelle » — questa bella gara veronese ormai assurda a classica d'apertura di stagione — ha ancora una volta attirato il grande pubblico (oltre 20 mila persone) sui tornanti del breve, nervoso percorso (km. 1.880 da ripetersi due volte) un numero imponente di piloti (98 sui 107 iscritti, appartenenti a 24 province ed alle più quotate scuderie italiane) e l'interessamento delle maggiori case costruttrici, tre delle quali (Ferrari, Maserati e Ocea) hanno partecipato ufficialmente con macchine e piloti.

Le previsioni, dopo le prove della vigilia, erano orientate su tre nomi: Camillo Luglio, Bruno Ruffo e Giulio Cabianca. Questi tre piloti avevano realizzato un tempo inferiore al primato della salita (1'38"4) stabilito lo scorso anno da Paolo Marzotto e lo scarto tra i tre era talmente esiguo da giustificare l'enorme attesa per la gara che si snunniava sotto il segno della massima incertezza (si consideri che tra il tempo di Luglio e quello di Cabianca c'era la differenza di un decimo di secondo e Ruffo incalzava a 8 decimi!).

Il primo a prendere il via, dei tre candidati alla vittoria, è Giulio Cabianca, festeggiatissimo dalla folla. I cronometri si fermano su 1'39"8. Segue la prima Maserati pilotata da Attilio Buffa, tempo: 1'38"4. Parete quindi, attecchiamo Paolo Ruffo sulla seconda Maserati; tempo: 1'38"1. Entusiasmo del pubblico che vede battuto di un decimo, dall'ex campione motociclistico, anche il record stabilito da Luglio nelle prove della vigilia. È la volta di Cabianca che si sbarazza di Ruffo, il pilota della scuderia Guastalla fa registrare 1'37"8. Si susseguono le partenze, mentre l'attesa per la prova di Luglio si fa spasmodica. Ed ecco Luglio, l'abbrivio della Ferrari 750 Monza risulta un po' lento ma il genovese forza subito portandosi alla macchina a pieno regime su per i tornanti. Risultato spettacolare: 1'36"4; media 74,887!

Anche il nuovo record di Ruffo è abbondantemente superato!

Concludendo, successo pieno, meritissimo degli organizzatori dell'A.C. veronese che annualmente offrono a questa loro gara il meglio della loro passione ed esperienza. I primi nomi che emergono sono quelli del sodalizio di casa, di Ernesto Basco, dell'appassionato presidente della Commissione sportiva, Giuseppe Galbier e di tutti i commissari tecnici e sportivi (Ing. Bruno Ledro, Ing. Lino Trentini, avv. Carlo Alberto Sancassani, dr. Guido Basco, dr. A. Vittore Castioni, Mario Falleni, Giulio Ronca, Arsenio Pozzo, Tino Guidotti); a loro, al cav. uff. Carlo Fonteboni dell'E.P.T. ed a tutti coloro che hanno collaborato all'ottima riuscita della manifestazione, va indirizzato un caldo elogio. Per la O.C.A. erano presenti il comm. Chiarada e l'ing. Sirtori. Perfetto il servizio di cronometraggio, realizzato con fotocellule, diretto dal cav. Guido Roghi.

La premiazione è avvenuta in serata nel corso del ricevimento offerto a tutti i partecipanti. Il vice prefetto dr. Buti, il questore dr. Fagnano, il presidente dell'A.C. Veronese dr. Ferrati, Colò, il Vice presidente del sodalizio commendatore Corbellari ed uno dei soci anziani fondatori dell'A.C. scaligero, comm. Castellani, hanno consegnato le coppe ed i premi speciali ai concorrenti indirizzando loro parole di elogio per la bella prestazione fornita ed un ringraziamento per l'edizione dell'anno prossimo.

Saro Rolandi

LE CLASSIFICHE
GRUPPO TURISMO DI SERIE NORMALI
Classe fino a 750 cmc.: 1. Pignatelli, Alfa R. 1900 in 3'48"2; 2. Borghesio, Dyna Panhard, in 4'02"2; 3. Turri, Renault in 4'17"8; 4. Angelini Rota, Dyna Panhard, in 4'22"1; 5. « Valcorno », Renault in 4'32"8; 6. Pozzoli, Dyna Panhard in 4'32"1; 7. Caszuziani, Dyna Panhard in 4'32"1; 8. Caspi, Renault in 4'37"2; 9. Olli, Renault in 4'37"3; 10. Salfati, Fiat 500/C in 4'46"2.

Classe da 751 a 1500 cmc.: 1. Zimmermann, Fiat 1100-103 in 3'48"2; 2. Milanese, Fiat 1100-103 in 3'52"2; 3. Brazzoli, Fiat 1100-103 in 3'54"7; 4. Castagna, Fiat 1100-103 in 3'54"7; 5. Largalilli, Fiat 1100-103 in 3'58"9; 6. Ferrari, Fiat 1100-103 in 3'58"9; 7. Magnaschi, Fiat 1100-103 in 3'57"2; 8. Chizzolini, Fiat 1100-103 in 3'58"9; 9. Paganò, Fiat 1100-103 in 3'59"1.

Classe oltre 1500 cmc.: 1. Tedeschi, Alfa R. 1900 in 3'58"9; 2. Martignoni, Alfa R. 1900 in 3'59"8; 3. Zamboni, Alfa R. 1900 in 3'59"8; 4. Magnaschi, Fiat 1100-103 in 3'57"2; 5. Carloti, Alfa R. 1900 in 3'54"8; 6. Facchetti, Alfa R. 1900 in 3'51"8; 7. Valaperti, Alfa R. 1900 in 3'49"8; 8. Coc-

concelli, Alfa R. 1900 in 3'43" e 7; 9. Dalla Favera, Alfa R. 1900 in 3'48"8.

GRUPPO GRAN TURISMO DI SERIE
Classe unica: 1. Colombo, Fiat 8V in 3'18"3; 2. Pellegrini, Fiat Zagato in 3'28"1; 3. Vesely, Fiat 8V in 3'28"4; 4. Contini, Fiat 8V in 3'28"8; 5. Quaranta, Fiat 8V in 3'27"1; 6. Luaili, Lancia 2500 in 3'27"8; 7. Lumbroso, Lancia 2500 in 3'27"8; 8. Bianchedi, Fiat 8V in 3'28"8; 9. Petracchi, Fiat 8V in 3'30"8; 10. Galluzzi, Alfa R. 8V in 3'31"1; 11. Rodighi, Fiat 8V in 3'32"1; 12. Businello, Lancia B30 in 3'32"1; 13. Zanarotti, Lancia 2500 in 3'38"9; 14. Moscatelli, Fiat 8V in 3'51"8; 15. Milesi, Porsche 1500 in 3'58"8; 16. Balzani, Fiat 1100-103 in 4'03"1; 17. Schiavon, Toninato, Fiat 1100-103 in 4'20"0.

SPORT INTERNAZIONALE
Classe fino a 1100 cmc.: 1. Mansini, Ermini 1100 in 3'24" e 2; 2. Della Valentina, Fiat 1100 in 3'29"1; 3. Gramazza, Glauco 780 in 3'32"8; 4. Tesini, Marten 1100 in 3'34"8; 5. Tinazzi, Fiat Giannini in 3'37"4; 6. Pozzato, Fiat 1100 in 3'39"7; 7. Manelli, Fiat Manelli in 3'51"1; 8. Toledano, Fiat 1100-103 in 3'51"4; 9. Marziolo, Dyna P. 750 in 3'52"8; 10. Compostella, Fiat 1100 in 4'03"8; 11. Giannini, Fiat 600 in 4'05"1; 12. Guidotti, Siat 1100-103 in 4'08" e 7.

Classe oltre 1100 cmc.: 1. Luglio, Ferrari 1000 in 3'01"6; 2. Ruffo, Maserati 2000 in 3'03"4; 3. Cabianca, Ocea 1500 in 3'04"4; 4. Cornacchia, Ferrari 3000 in 3'06"8; 5. Buffa, Maserati 2000 in 3'07"2; 6. Guarduochi, Ferrari 3000 in 3'10"0; 7. Martinengo, Ferrari 3000 in 3'20"9; 8. Randaccio, Ferrari 3000 in 3'28"6; 9. Casarotto, Ferrari 2500 in 3'31" e 2; 10. Lubich, Lancia 2500 in 3'32"6; 11. Frieder, Porsche 1900 in 3'48"8.

Classe oltre 1500 cmc.: 1. Zimmermann, Fiat 1100-103 in 3'48"2; 2. Milanese, Fiat 1100-103 in 3'52"2; 3. Brazzoli, Fiat 1100-103 in 3'54"7; 4. Castagna, Fiat 1100-103 in 3'54"7; 5. Largalilli, Fiat 1100-103 in 3'58"9; 6. Ferrari, Fiat 1100-103 in 3'58"9; 7. Magnaschi, Fiat 1100-103 in 3'57"2; 8. Chizzolini, Fiat 1100-103 in 3'58"9; 9. Paganò, Fiat 1100-103 in 3'59"1.

Classe oltre 1500 cmc.: 1. Tedeschi, Alfa R. 1900 in 3'58"9; 2. Martignoni, Alfa R. 1900 in 3'59"8; 3. Zamboni, Alfa R. 1900 in 3'59"8; 4. Magnaschi, Fiat 1100-103 in 3'57"2; 5. Carloti, Alfa R. 1900 in 3'54"8; 6. Facchetti, Alfa R. 1900 in 3'51"8; 7. Valaperti, Alfa R. 1900 in 3'49"8; 8. Coc-

Pionieri e sportivi premiati a Cremona

CREMONA, aprile (f. m. p.). — Il 25 marzo u.s. nel salone del Palazzo dell'Arte ricamante adobbato, presenti l'on. Benvenuti, sottosegretario di Stato agli Esteri, il vescovo di Cremona mons. Bolognini, il prefetto dott. Benussi, l'on. Zanibelli, il dott. Cottarelli per l'Amministrazione Provinciale, il capo compartimento ANAS per la Lombardia Ing. Coletti, il capo compartimento Polizia Stradale col. Caporali, il sindaco di Cremona prof. Lombardi, la contessa Terzi de Gregori per il comune di Crema, il cap. De Benedittis della Polizia Stradale di Milano, il vice-direttore della filiale ACIP di Milano rag. Annunziata, l'avv. Fabbri presidente dell'A. C. Piacenza, il comm. Renzo Castagnato a tutte le autorità civili e militari della Provincia di Cremona, ha avuto luogo la premiazione dei pionieri cremonesi del volante, dei campioni sociali 1954 dell'A.C. e dei benemeriti dell'ordine stradale.

Il sindaco prof. Lombardi ha porto il saluto di Cremona ai premiandi e alle autorità presenti. Indi ha parlato il presidente dell'Automobile Club dott. Gino Feraboli e dopo di lui, l'on. Benvenuti.

Sono stati poi distribuiti i seguenti premi: Medaglia d'oro al benemerito dell'ordine stradale: tenente R. Tronci brigadiere Pintus, agente Ra panaro, agente Cecchi, rag. Angelo Di Monte, vigile Re clari.

Medaglie d'oro ai pionieri cremonesi del volante: Carlo Farin (patente 1906), Giuseppe Padigati (patente 1907) conte Guido Vimercati, Benvenuto (patente 1907), C. Battista Moretti (pat. 1908) Fulvio Andrea Bassi (patente 1908), Ruggero Gavi (patente 1908), Lazzaro Baldrighi (patente 1910), Luigi Gelmini (patente 1910), Umberto Roncaldelli (patente 1910).

Il personale femminile del volante ha fatto omaggio d'oro ai benemeriti, in cui figurano: signorina Biondi, signorina Alquati, signorina Vincenza Auricchio, Paolo Bellotti, Di no Bignami, Alba Brugnoli, Storti, Angelo Facchetti, Massimo Scriverini, Anna Maria Peduzzi, Agostino Bettazzoli, Gianfranco Carutti, Stefano Alquati, Franco Carlo Coggi.

Subito dopo la cerimonia della premiazione il campione sociale 1954 — dott. Benvenuto Alquati — ha ringraziato, a nome di tutti i premiati, gli organizzatori della manifestazione e le autorità che con la loro presenza hanno voluto rendere solenne la cerimonia.

Il personale femminile del volante ha fatto omaggio d'oro ai benemeriti, in cui figurano: signorina Biondi, signorina Alquati, signorina Vincenza Auricchio, Paolo Bellotti, Di no Bignami, Alba Brugnoli, Storti, Angelo Facchetti, Massimo Scriverini, Anna Maria Peduzzi, Agostino Bettazzoli, Gianfranco Carutti, Stefano Alquati, Franco Carlo Coggi.

Subito dopo la cerimonia della premiazione il campione sociale 1954 — dott. Benvenuto Alquati — ha ringraziato, a nome di tutti i premiati, gli organizzatori della manifestazione e le autorità che con la loro presenza hanno voluto rendere solenne la cerimonia.

Il personale femminile del volante ha fatto omaggio d'oro ai benemeriti, in cui figurano: signorina Biondi, signorina Alquati, signorina Vincenza Auricchio, Paolo Bellotti, Di no Bignami, Alba Brugnoli, Storti, Angelo Facchetti, Massimo Scriverini, Anna Maria Peduzzi, Agostino Bettazzoli, Gianfranco Carutti, Stefano Alquati, Franco Carlo Coggi.

SINCLAIR
OPALINE
MOTOR OIL

IL MIGLIOR LUBRIFICANTE

AZIENDA COMMERCIALE ITALIANA OLII MINERALI S.p.A.
VIA P. BOZZANO, 9 - GENOVA

AVIA INTERNATIONAL - ZURICH

Hors trust

AVIA

Con benzina AVIA — la benzina superiore « fuori trust » — Von Falkenberg e Riggenberg, su Spyder Porsche 1.500 cmc., hanno battuto sull'autodromo francese di Montlhery sei records internazionali. Von Falkenberg ha raggiunto la media sbalorditiva di oltre 229 chilometri all'ora.

La benzina AVIA — la grande marca internazionale degli indipendenti — è distribuita attraverso una organizzazione che offre le più alte garanzie.

AZIENDA COMMERCIALE ITALIANA OLII MINERALI S.p.A.
VIA DELLE QUATTRO FONTANE, 20 - ROMA