

... alla gara sono ammesse le vetture del grande aspo del mondo...
... alla gara sono ammesse le vetture del grande aspo del mondo...
... alla gara sono ammesse le vetture del grande aspo del mondo...

124.830 - 1939 Lang (Mercedes)
in km. 152.000 - 1947 Winille (Alfa Romeo) in km. 153.425 - 1949 Koster (Talbot) alla media di km. 155.917.

Claes. L'Inghilterra sarà rappresentata dall'Alfa con un nuovo modello di macchina, che esordirà appunto a Spa. I piloti della casa inglese saranno Crossley e Kelly.

Anche in questa corsa crediamo che l'Alfa Romeo non avrà difficoltà ad imporsi dopo le recenti vittoriose prove date sia a San Remo, come a Silverstone, Monza e Berna. Sarà interessante comunque osservare il quello che si svolgerà tra gli altri tipi di vetture ed in particolare la prova delle Talbot che nel 1949 ottennero uno strepitoso inaspettato successo.

Se l'attenzione degli sportivi sarà attirata dalla grande corsa belga, il cui esito peraltro non dovrebbe ammettere incertezze. Sarà anche questa una corsa per l'Alfa Romeo e anche questa volta l'alloro dovrebbe essere raccolto da Nino Farina.

In Italia si avranno nella stessa giornata del 18 giugno due corse interessanti: a Como avrà luogo la gara di regolarità alla quale senza dubbio arriverà un bellissimo

MOTO GILERA

GRAN PREMI INTERNAZIONALI

9 APRILE 1950
Gran Premio di Pau (Francia)
cat. 500: 1° Pagani su Gilera Saturno

16 APRILE 1950
Gran Premio di Barcellona (Spagna)
cat. 500: 1° Pagani su Gilera Saturno
cat. sidecar: 1° Milani su Gilera Saturno

14 MAGGIO 1950
Gran Premio di Madrid (Spagna)
cat. 500: 1° Pagani su Gilera Saturno
cat. sidecar: 1° Scatari su Gilera Saturno

14 MAGGIO 1950
Gran Premio di Otten (Svizzera)
cat. 500: 1° Dalle Fusine su Gilera Saturno

28 MAGGIO 1950
G.P. di Palma di Maiorca (Spagna)
cat. 500: 1° Vidal su Gilera Saturno

28 MAGGIO 1950
G. P. di Aix-les-Bains (Francia)
cat. 500: 1° Pagani su Gilera Saturno

GARE VALEVOLI PER IL CAMPIONATO ITALIANO 1950

23 APRILE 1950
Gran Premio di Sanremo
cat. 500: 1° Colnago su Gilera Saturno

21 MAGGIO 1950
Gran Premio di Ferrara
cat. 500: 1° Bandiera su Gilera 4 cilindri

30 APRILE 1950
Ciruito di Cesena
cat. sidecar: 1° Frigerio su Gilera Saturno

30 APRILE 1950
Ciruito di Cesena
cat. sidecar: 1° Milani su Gilera Saturno

vince

OLIO CASTROL ★ COMME PIRELLI

vince

OLIO CASTROL ★ COMME PIRELLI

Alouati aveva quasi risolto il suo in-

Verso il traguardo
Prima di Firenze, riprendiamo Bordini. Dietro a noi: deserto. Da Siena a Radiceoli il pubblico internazionale; macchina francese; inglesi americani; una gara di lotta, della strada e doppiamente in salita con panni neri in schiacciato con panni di prosciutto. Salite rampanti di Radiceoli. La seconda è la capriccia colata da una collina ai paracarri. Un tipo con buco, ombrello e collare. Un tipo con la macchina di un signore di andare piano. Smania innanzi del buon tempo antico. Gli uomini con le bandiere, sono andati a pranzo e sino a Viterbo viaggiamo senza l'amico stentole dei drappi gialli.

A Viterbo, riferimento e «ultima notizia». Mentre nessuno dice un albero... penso ai fatti miei, qualche mi sola «Siete primi» mi mette in mano un chiodo. Mi sento come uccello da un bagno turco e con le oracchie piene di trombette ridanti. Scalo la bottiglia e faccio appena in tempo a rimontare che Bruno infila la seconda. Ripenso alla frase «Siete primi»: e mi sento felice come una patacca; batto sulle spalle di Bruno e gli scrivo la notizia. Quello annuncia e sorride alla sua maniera spontanea e semplice. Ora sono veramente preoccupato. guardo l'olio, l'acqua cerco di sentire se il motore perde colpi ed elenco un miriade di pensieri e «San barbone» perché la vettura regga.

Ecco il rozzolo che ci precedeva. Il rozzo è ferro, evidentemente senza benzina. Si nota adesso su quasi rettilinei che non finiscono mai. Foca grigia e qualche cavallo in libertà ci guardano passare rombando. Siamo a Grosseto: via verso Livorno. Ho il bollo che mi dà male a forza di guardare indietro. Ma non si vede nessuno. Forse è la volta buona. Olio, acqua, motore tutto bene, tutto a posto. A Castiglione, bandiere nere e gialle. Sono gli ultimi chilometri. La vettura si accende e si accende. Qualche aspirante suicida in verba, passeggeri contromano, mentre gli autotreni ci rendono la vita difficile. Ecco Castiglione siamo a Livorno alla fine, forte alla vittoria. Gli ultimi chilometri sono duri a impir, eppure come una mano di ferro che mi stringe lo stomaco: «dove saranno gli altri, cosa faranno» il dubbio svanisce al sole dell'Ardenne. Ad un certo punto una bottiglia di acqua minerale appare la faccia cara di Gianni che dice «Atte vint» a Guardo Bruno. Sorride e non dice niente, ma si vede che è commosso. I soliti fotografi e un boy-scout che mi chiede il foglio di marcia. Il bagno caldo, le distinzioni, le congratulazioni, tornano dopo. Quando la macchina si accende, la separazione è dolorosa. Ci chiedono notizie e particolari. Bruno dice «Parla in».

Per oggi, lui ha esaurito la sua ragione quotidiana.

Luciano Palomba

Prima donna
Ed ora passiamo a «lei» alla berlina Giarr, piccola, stabile e comoda. Ha fatto da brava, 680 km, riscaldando la gonna della Miss Nigita. Quanto un costruttore, in questo caso, Gianni, crea una macchina la prende in simpatia. Questa berlina è nata sotto una buona stella: la sua carriera è stata disegnata dal figlio di Boano (Ghia), Attilio Gianni, detto «barbone» ha preparato il motore, Tarascchi il telaio. Bordini ne è l'auriga. La berlina però alla M.M. '50 ha fatto capricci da zialla. E' stata rimproverata, il difetto nelle sospensioni corrette, e domenica è diretta di colpo, prima donna. Ha fatto un difetto, fa un chiodo di inferno. Non c'è stato tempo di cambiare le rifiniture e l'abbiacchiato possibile puntare, davanti la corsa e al momento in cui scrive il risultato, lo mianzo provo la tristezza di un cordo.

E veniamo alla corsa. Chianque si spera di leggere il «bi» delle avventure siciliane, è disilludato. La gara è andata bene, tanto bene che abbiamo vinto con largo distacco. Il mio compito di autospettatore è in un certo senso finalizzato, quello di abbrillante cronista seriamente in pericolo.

Parlare di curve prese alla rovescia, di colmi sbattuti in fronte di arrampicate sui muri è più divertente che dover raccontare di una gara in cui ogni curva è stata una pennellata, fatta con una vettura stabile e veloce che sembra correre su di un biliardo. Neanche una caduta sporca, una spinta buada, la benzina fluida. Niente niente.

Un altro aspetto della gara, mi ha colpito la stanchezza, il viso sporco, i piedi semi-irresistibili, la tensione pirotecnica e tremenda. Al tempo stesso, che si prova a correre in testa alla propria categoria.

In questa gara noi eravamo la grande scuderia di Bordini, Massio e Leonard; i tre grandi scoti della categoria. Dovremmo correre senza sapere quello che accedeva dietro di noi. Avevamo soltanto una via d'uscita: marciare e catofletta. Così è stato. Ma, ahimè, eccoli al via, su la leva del riduttore, un agguato prezioso che ci ha dato la vittoria.

UNA MODERNA STAZIONE DI SERVIZIO A ROMA
Si sta costruendo un'autostrada fra Roma e Capua. L'impianto di una stazione di servizio costruita dalla Sme di Torino. Tale impianto sarà di 25 ettari e sarà in grado di servire 500 litri di carburante per il traffico delle vetture che transiteranno fra l'altro un tunnel di lunghezza di 6 metri. La stazione sarà dotata di un impianto di aspirazione e quindi intradotta nel tunnel. Qui, investita da un traffico di 25 autotreni, subsiste un radicale lavaggio. Si calcola che in 6 minuti, il carburante entrante sarà pulito e la benzina sarà pulita. Uscito dal tunnel il carburante viene spazzato con pelle o a mezzo di un getto d'acqua. Il carburante pulito viene controllato, cambiato, filtrato, miscelato, e distribuito alle stazioni per la buona manutenzione di un'automobile, viene compiuta nel tempo stesso l'operazione di rifornimento dell'Automobile che si sposta dunque, quanto prima, di un impianto fra i più completi d'Europa.

IL CIRCUITO DI TERAMO
Lo scorso anno la classifica del Circuito del Castello a Teramo fu la seguente:
1. Tarascchi (Urania), m. km. 74,596; 2. Leonard (Pint. Patriarchi); 3. Ricci (B.M.W.).

Veloce la Giarr
Il maggior numero di macchine nella categoria sport si è allineato nella classe 750 cmc: 24 in tutto. E naturalmente la contesa è stata assai interessante e densa di motivi. Leonard regnava su Massa alla notizia di km. 121-576; staccava Bordini di 31. Bordini di 153.1. Musso di 154. Il campione italiano rimaneva in testa. Bordini era terzo a 145. Giarr lotta tra i due romani, su barchette. A Siena Bordini aveva superato Leonard e lo aveva staccato di 15", mentre Bordini si era ritirato a Musso era terzo. La corsa era decisa: Leonard infatti era corredo ad abbandonare per un incidente di strada e Bordini flava forte al successo, mentre regnava su un autotreno di Pasqualini e dell'abruzzese Arini.

A — La vittoria assoluta della categoria turismo era in palio soprattutto fra i 16 concorrenti della classe 1100 ed a Massa era già ristretta tra Moroni e Jppocampo i quali erano staccati l'uno dall'altro di 20" e precedevano il grosso degli avversari di oltre un minuto. A Firenze però Moroni era riuscito ad avvantaggiarsi a 21". Ma era a Siena Moroni doveva rischiare il passo e cedere il posto al suo avversario che non doveva più mollarlo fino a Livorno. Vinifattori anche era riuscito a precedere Moroni, ma quest'ultimo nel tratto finale aveva potuto riprendere il secondo posto, senza penalità poter tornare in lotta per la vittoria.

Solo fino a Massa. Alqui non è stato più possibile un confronto diretto del primo e del secondo controllo infatti Neri lo precedeva di 10". Poi invece il brillante pilota è riuscito ad avvantaggiarsi gradatamente: di 10" a Firenze su Neri e di oltre un minuto su Lunghi, che poi doveva ritirarsi. A Viterbo

UNA MODERNA STAZIONE DI SERVIZIO A ROMA
Si sta costruendo un'autostrada fra Roma e Capua. L'impianto di una stazione di servizio costruita dalla Sme di Torino. Tale impianto sarà di 25 ettari e sarà in grado di servire 500 litri di carburante per il traffico delle vetture che transiteranno fra l'altro un tunnel di lunghezza di 6 metri. La stazione sarà dotata di un impianto di aspirazione e quindi intradotta nel tunnel. Qui, investita da un traffico di 25 autotreni, subsiste un radicale lavaggio. Si calcola che in 6 minuti, il carburante entrante sarà pulito e la benzina sarà pulita. Uscito dal tunnel il carburante viene spazzato con pelle o a mezzo di un getto d'acqua. Il carburante pulito viene controllato, cambiato, filtrato, miscelato, e distribuito alle stazioni per la buona manutenzione di un'automobile, viene compiuta nel tempo stesso l'operazione di rifornimento dell'Automobile che si sposta dunque, quanto prima, di un impianto fra i più completi d'Europa.

IL CIRCUITO DI TERAMO
Lo scorso anno la classifica del Circuito del Castello a Teramo fu la seguente:
1. Tarascchi (Urania), m. km. 74,596; 2. Leonard (Pint. Patriarchi); 3. Ricci (B.M.W.).

LA II COPPA DELLA TOSCANA

Ha vinto Serafini su Ferrari - Appassionanti vicende nelle diverse classi - Le prove di Scotti, Boldrini e Schwelm - Successo pieno

(dal nostro inviato)

Centocinquanta volte il marchese Ginori, il pioniere dell'automobilismo toscano, avrebbe dovuto abbassare la bandiera per dare le partenze ai concorrenti della competizione che prendeva l'abbrivio da Livorno. Ma la fatica del veterano è stata alleviata da altri starter d'eccezione e così per oltre tre ore, i concorrenti della II Coppa Toscana si sono susseguiti sul magnifico viale dell'Ardenza e si sono lanciati nell'avventura dei 680 km.

Tutto a posto, tutto in ordine al traguardo di Livorno. Grande entusiasmo, viva attesa lungo il percorso. E noi abbiamo vissuto la veloce rincorsa delle macchine attraverso le segnalazioni, che già erano nelle nostre mani, mentre ancora Serafini era lontano dal prendere il via. Quindici macchine da scrivere, nuove di zecca, nella nostra tribuna stampa non sono state perciò inoperative. Il lavoro dei giornalisti è cominciato quasi contemporaneamente a quello dei corridori.

L'interrogativo maggiore è pesato però a lungo su tutti. Chi avrebbe vinto la competizione? Era necessario attendere le notizie delle vetture più potenti, prima di orientarsi con precisione. E questi dati son venuti presto da Massa: Serafini precedeva Biondetti di oltre un minuto. Gli altri erano già ben staccati. Si profilava una contesa accanita e i bravi sportivi di Toscana allargavano le loro speranze per il pilota di Firenze. Ma quanto è durata questa speranza? Lo spazio di pochi minuti. Chè da Montecatini veniva annunciato il ritiro di Clemente Biondetti: si era rotta la coppa dell'olio alla Jaguar per un urto contro il terreno; la vettura inglese era stata rimorchiata da un automezzo approntato dall'AC Pistoia e Biondetti se n'era tornato a casa sua a Firenze.

Saggezza di Serafini

Si può dire che la II Coppa Toscana sia stata decisa a questo punto. Poi Serafini, sempre ben dosando i duecento e più km. all'ora della sua Ferrari oltre 2000, non ha fatto altro che aumentare il vantaggio. Primo assoluto ovunque, tanto da arrivare al traguardo finale con circa mezz'ora di vantaggio su Cornacchia. Tutta qui

interessante è quello con Neri: il vantaggio era salito a 1'50".

6 — Grossa corsa quella delle 750 cmc della cat. turismo: 50 concorrenti! Nello spazio di meno di due minuti passavano a Massa ben nove piloti tra i quali il più veloce era stato Filippi alla media di km 96,912 con 6 secondi di vantaggio su Castellarin. Quest'ultimo precedeva però il livornese di 31" a Firenze, mentre Simonini, Lippi, Basagni e altri erano ad oltre 2'. A Viterbo invece un colpo di scena: il romano Ferraguti era passato primo con 33" di vantaggio su Filippi e oltre 3' su Simonini e Castelli. Ma a Grosseto Filippi riprendeva il comando mentre Ferraguti era costretto a perdere molti minuti in seguito ad incidente stradale. Così terminava la corsa.

7 — Facile la corsa dell'argentino Schwelm nella categoria gran turismo in cui sono partite 10 macchine. Il pilota che aveva già vinto il Giro di Sicilia e le Mille Miglia è andato ben presto al comando ed ha terminato la corsa con largo margine di vantaggio sulla coppia Vasaturo della Scuderia Japigia.

Molte autorità, tra cui l'on. Gronchi, l'on. Gonella, l'on. Paganelli molti dirigenti degli AC alla partenza. Tutto ha funzionato alla perfezione: la Coppa della Toscana si è guadagnata i galloni di grande competizione già alla sua seconda edizione.

Ariele

★

LE CLASSIFICHE:

ASSOLUTA

1. Serafini-Salani (Ferrari oltre 2000) in 5,19'24" alla media di chilometri 127,739;
2. Cornacchia (Ferrari);
3. Scotti (Fiat Ermini 1100);
4. Coletti (Maserati 2000);
5. Bertone (Ferrari);
6. Montanari (Fiat 1100);

CATEGORIA TURISMO

Classe 750: 1. Filippi-Morini (Fiat) 7,41'22", media km. 88,432; 2. Castelli (Fiat) 7,44'40"; 3. Mancini (Fiat) 7,45'34"; 4. Simonini-Ruggiero (Fiat) 7,46'10"; 5. De Sanctis (Fiat) 7,46'27"; 6. Forini (Fiat) 7,46'32"; 7. Sbordone (Fiat) 7,49'40"; 8. Guidetti (Fiat) 7,53'41"; 9. Lippi (Fiat) 7,55'54"; 10. Ferraguti (Fiat) 7,55'09".

Classe 1100: 1. Alquati-Stango (Fiat) 7,02'21", media km. 96,602; 2. Sartini (Fiat) 7,04'59"; 3. Bevilacqua (Fiat) 7,09'27"; 4. Cetera (Fiat) 7,09'28"; 5. Lietti (Fiat) 7,14'40"; 6. Cavallo (Fiat) 7,21'14"; 7. Lisi (Fiat) 7,23'19"; 8. Gennari (Fiat) 7,30'58";

9. Campobelli (Fiat) 7,32'08"; 10. Monaco (Fiat) 7,32'15".

Classe oltre 1100: 1. Ippocampo (Aprilia 1500) 6,27'51", media di km. 105,195; 2. Moroni (Alfa R. 2500) 6,46'05"; 3. Vinattieri (Aprilia 1500) 6,46'47".

CATEGORIA GRAN TURISMO

1. Schwelm-Datini (Alfa Romeo 2500) 6,13'40", media km. 109,246; 2. Vasaturo (Alfa Romeo 2500) 6,19'05"; 3. Amendola (Alfa Romeo 2500) 6,21'28".

CATEGORIA SPORT

Classe 750: 1. Boldrini-Palomba (Gaur) 6,25'54", media km. 105,726; 2. Musso (Fiat Giannini) 6,48'16"; 3. Pasqualini (Fiat) 7,03'09"; 4. Arini (Gaur) 7,05'32".

Classe 1100: 1. Scotti-Cantini (Fiat Ermini) 5,47'22", media km. 117,519; 2. Montanari (Fiat) 5,59'32"; 3. Terigi (Fiat Stanguellini) 6,06'03"; 4. Puma (Fiat Ermini) 6,09'43"; 5. Cortese (Aparth) 6,13'36"; 6. Brandi (Fiat) 6,19'38".

Classe fino a 2000: 1. Coletti-Serena (Maserati) 5,54'46", media chilometri 115,003; 2. Bertone (Ferrari) 5,58'02".

Classe oltre 2000: 1. Serafini-Salani (Ferrari) 5,19'25", media chilometri 127,739; 2. Cornacchia (Ferrari) 5,47'19".

9. Campobelli (Fiat) 7.32'08"; 10. Monaco (Fiat) 7.32'15".

Classe oltre 1100: 1. Ippocampo (Aprilia 1500) 6.27'51", media di km. 105.195; 2. Moroni (Alfa R. 2500) 6.46'05"; 3. Vinattieri (Aprilia 1500) 6.46'47".

CATEGORIA GRAN TURISMO

1. Schwelm-Datoli (Alfa Romeo 2500) 6.13'40", media km. 109.246; 2. Vasaturo (Alfa Romeo 2500) 6.19'05"; 3. Amendola (Alfa Romeo 2500) 6.21'28".

CATEGORIA SPORT

Classe 750: 1. Boldrini-Palomba (Glauc) 6.25'54, media km. 105.726; 2. Musso (Fiat Giannini) 6.48'16"; 3. Pasqualini (Fiat) 7.03'09"; 4. Arini (Glauc) 7.05'32.

Classe 1100: 1. Scotti-Cantini (Fiat Ermini) 5.47'22", media km. 117.519; 2. Montanari (Fiat) 5.59'32"; 3. Terigi (Fiat Stanguellini) 6.06'03"; 4. Puma (Fiat Ermini) 6.09'43"; 5. Cortese (Abarth) 6.13'36"; 6. Brandi (Fiat) 6.19'38".

Classe fino a 2000: 1. Coletti Serena (Maserati) 5.54'46", media chilometri 115.003; 2. Bertone (Ferrari) 5.58'02".

Classe oltre 2000: 1. Serafini-Salani (Ferrari) 5.19'25", media chilometri 127.739; 2. Cornacchia (Ferrari) 5.47'19".



LE CLASSIFICHE:

ASSOLUTA

1. Serafini-Salani (Ferrari oltre 2000) in 5.19'24" alla media di chilometri 127.739;

2. Cornacchia (Ferrari);
3. Scotti (Fiat Ermini 1100);
4. Coletti (Maserati 2000);
5. Bertone (Ferrari);
6. Montanari (Fiat 1100);

CATEGORIA TURISMO

Classe 750: 1. Filippi-Morini (Fiat) 7.41'22", media km. 88.432; 2. Castelli (Fiat) 7.44'40"; 3. Mancini (Fiat) 7.45'34"; 4. Simonini-Ruggiero (Fiat) 7.46'10"; 5. De Sanctis (Fiat) 7.46'27"; 6. Forini (Fiat) 7.46'32"; 7. Sbordonne (Fiat) 7.49'40"; 8. Guidetti (Fiat) 7.53'41"; 9. Lippi (Fiat) 7.55'54"; 10. Ferraguti (Fiat) 7.55'09".

Classe 1100: 1. Alquati-Stango (Fiat) 7.02'21", media km. 96.602; 2. Sartini (Fiat) 7.04'59"; 3. Bevilacqua (Fiat) 7.09'27"; 4. Cetera (Fiat) 7.09'28"; 5. Liotti (Fiat) 7.14'40"; 6. Cavallo (Fiat) 7.21'14"; 7. Lisi (Fiat) 7.23'19"; 8. Gennari (Fiat) 7.30'58".