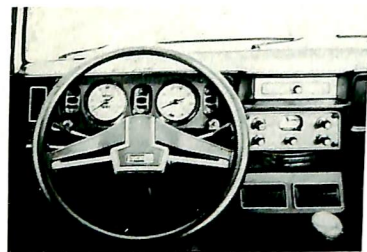




Le prestazioni della Beta Coupé non sono una leggenda. Non ancora.



Le prestazioni della Lancia Beta Coupé non sono una leggenda.

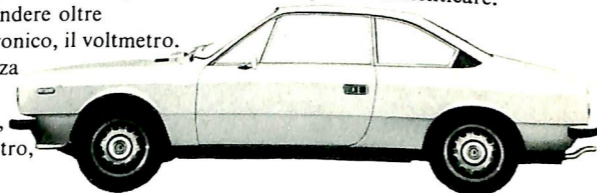
Nel senso che i suoi 190 all'ora, la ripresa rabbiosa o elastica a seconda del vostro umore, la frenata

sicura e modulata alla perfezione, la tenuta di strada ormai proverbiale delle trazioni avanti Lancia, sono ben reali.

Come tangibile è il comfort del suo abitacolo, arredato con materiali pregiati, e visibile è la sua strumentazione precisa e completa tanto da comprendere oltre al contagiri elettronico, il voltmetro, la spia di sicurezza per il circuito freni e l'orologio, anche il manometro, il termometro

e l'indicatore livello olio motore.

Strumenti adatti a tenere sotto controllo prestazioni che, se ancora non lo sono, lasciano tuttavia supporre che entreranno nella leggenda, come è avvenuto per quelle delle illustri progenitrici che nessun intenditore ha certo potuto dimenticare.



automobili di precisione



La Manovella

N. 4 - 15 Agosto 1976

Direttore Responsabile: Nino Balestra

Comitato di Redazione: Augusto Costantino
Ferdinando Cetti Serbelloni - Saro Rolandi
Giacomo Tavoletti
Grafico: Franco Barbon

Ufficio Stampa R.P. ASI - Piazza Libertà, 37 -
36061 Bassano del Grappa (VI) - tel. (0424) 23.555

SOMMARIO

Nino Balestra	<i>Una questione di buon gusto</i>	4
Augusto Costantino	<i>I settant'anni della Lancia</i>	5
Nino Balestra	<i>E fu tempo di Cisitalia</i>	16
Giacomo Tavoletti	<i>Benz Story - Rudolf Caracciola</i>	32
Augusto Costantino	<i>I piloti del mese</i>	48
	<i>Notiziario</i>	51
	<i>Passeggiata sui Colli Berici</i>	53
	<i>L'automobile ha novant'anni</i>	54
	<i>Attività romana</i>	54
	<i>Bruno Nestola</i>	54
	<i>Traduzioni</i>	56
	<i>Compra-vendita</i>	59

Settant'anni di Lancia. Questa prestigiosa Marca nasceva nel 1906 dalla fervida mente di Vincenzo Lancia. Il suo primo modello fu il tipo "Alfa" ritratto nel Parco del Valentino a Torino.

La Lancia a septante ans. Cette marque prestigieuse est née en 1906 des idées de Vincenzo Lancia. Voici son modèle (l'Alfa) dans le Parc du Valentino à Turin.

Lancia is seventy. This well known Mark was born in 1906 through the efforts of Vincenzo Lancia. The first car was named "Alfa". Here is an "Alfa" in the Valentine Park in Turin.

Le foto di questo numero sono di:
Lancia spa - Torino
E. Chiesa - Torino
Bertoni Pub Photo - Mantova
Giovetti - Mantova
Franco Zagari - Budrio
Mercedes Benz - Stoccarda

Autorizz. Tribunale di Bassano - N. 1/75 Reg. Periodici
Impaginazione e Stampa: Grafiche Tassotti
V.le XI Febbraio, 13/15 - Bassano del Grappa (VI)

UNA QUESTIONE DI BUON GUSTO

In quest'anno particolare il calendario delle manifestazioni a carattere nazionale ha subito un notevole sfolgimento. Le cause, molteplici, sono da ricercarsi innanzitutto in una questione di buon gusto. Non voler dare cioè dimostrazione esibizionistica delle nostre vetture; discrezione in un momento non dei più felici per il nostro Paese; educazione civica in definitiva.

L'occasione è stata propizia per alleggerire anche un calendario che da anni era divenuto così denso, e vacuo nello stesso tempo, da aver provocato — peraltro invano — varie prese di posizione del Consiglio Federale quasi all'unanimità.

Il nostro Presidente, con tutto il consiglio neo eletto, ha voluto così mettere un punto fermo. Punto e a capo, cominciando una ricostruzione del tipo e della quantità delle nostre manifestazioni. In calendario sono rimaste così poche salienti espressioni del collezionismo, quali ad esempio il sempre lodato "Concorso di Arco", un modo molto evidente di applicare con serietà e buon gusto le regole del nostro Statuto.

Per contro vi è stata una semplificazione delle manifestazioni dei clubs, liberi di organizzare piccoli rally, gite o prove.

La raccomandazione era evidentemente protesa a favorire anche incontri fra clubs vicini.

E' con molta amarezza però che si devono registrare delle iniziative che travisano totalmente lo spirito iniziale.

Evidentemente ci sono dei clubs che non capiscono che liberalizzare le gite ed i raduni non vuol dire poter mescolare le vetture d'epoca con esibizioni paesane che non hanno nemmeno la serietà organizzativa di certi giochi estivi da teleschermo. L'automobile d'epoca non è insomma una buffonata. Con le vetture più o meno vecchie e con i motocicli noi dovremmo partecipare solo a quelle manifestazioni consone al prestigio dell'Associazione. L'ASI, è una cosa seria, retto da persone che intendono svolgere seriamente il proprio compito.

Le auto e le motociclette sono pure una seria testimonianza della storia tecnica recente dell'uomo. Noi ci siamo fatti avanti, di nostra iniziativa, per conservare queste opere, per valorizzarle.

I clubs devono sovrintendere a questo. Una semplice gita fra soci di uno o più clubs, all'evidente scopo di riunirsi ed usare per una sana manutenzione i mezzi, è una cosa ben fatta sulla quale nessuno avrà nulla da ridire.

Quelle persone, o quei clubs, che prendono al contrario iniziative per allestire caroselli pubblici nei quali le nostre motociclette o le nostre vetture siano messe in evidente posizione di ridicolo, non hanno capito nulla.

Quel socio che fa il calcolo di avere un pranzo gratis e due bottiglie di omaggio, mettendo a disposizione di un ente locale il proprio mezzo per qualche carnevalata, si mette alla stessa stregua. Entrambi sono da perdere per via. A quanti di questa specie ci lasciano, vada il nostro ringraziamento.

Nino Balestra

I SETTANT ANNI DELLA LANCIA

di Augusto Costantino

VOGLIAMO RICORDARE QUESTA DATA E L'UOMO CHE VOLLE
CREARE LE PRESTIGIOSE VETTURE CHE PORTANO IL SUO NOME

Premessa

Nel 1969 la Lancia viene assorbita dalla Fiat ed incorporata nel Gruppo Automobili della Società. I "lancisti", cioè gli "H.F." della tradizione Lancia, vedono in questa azione commerciale la fine di questa marca prestigiosa che tanto fece parlare di sé per le sue innovazioni di avanguardia e la sua produzione d'élite.

Non è successo niente di tutto questo! La Lancia continua il suo cammino e rimane il simbolo di un mercato particolare dell'automobile con i suoi modelli di ricercata perfezione meccanico-stilistica. Sotto la nuova direzione la Lancia ha prodotto nel 1975 oltre 46.000 vetture ed in campo sportivo si è aggiudicata con la Lancia Stratos il suo terzo campionato mondiale Rallye.

Il 1976 ha visto l'inizio della produzione di un nuovo modello di alta scuola stilistica: la Lancia Gamma nelle versioni berlina e coupé, disegnate entrambe da Pininfarina. Questo modello del settantennio sta ottenendo i pieni consensi del pubblico automobilistico internazionale e molto presto lo troveremo presente in tutti i paesi del mondo.

Come vedete cari affezionati "lancisti" la vostra marca preferita è viva

più che mai e continuerà a darvi le soddisfazioni che avete avuto nel passato: un passato che vogliamo ricordare ai nostri lettori ritornando indietro di settant'anni, quando la Lancia venne fondata.

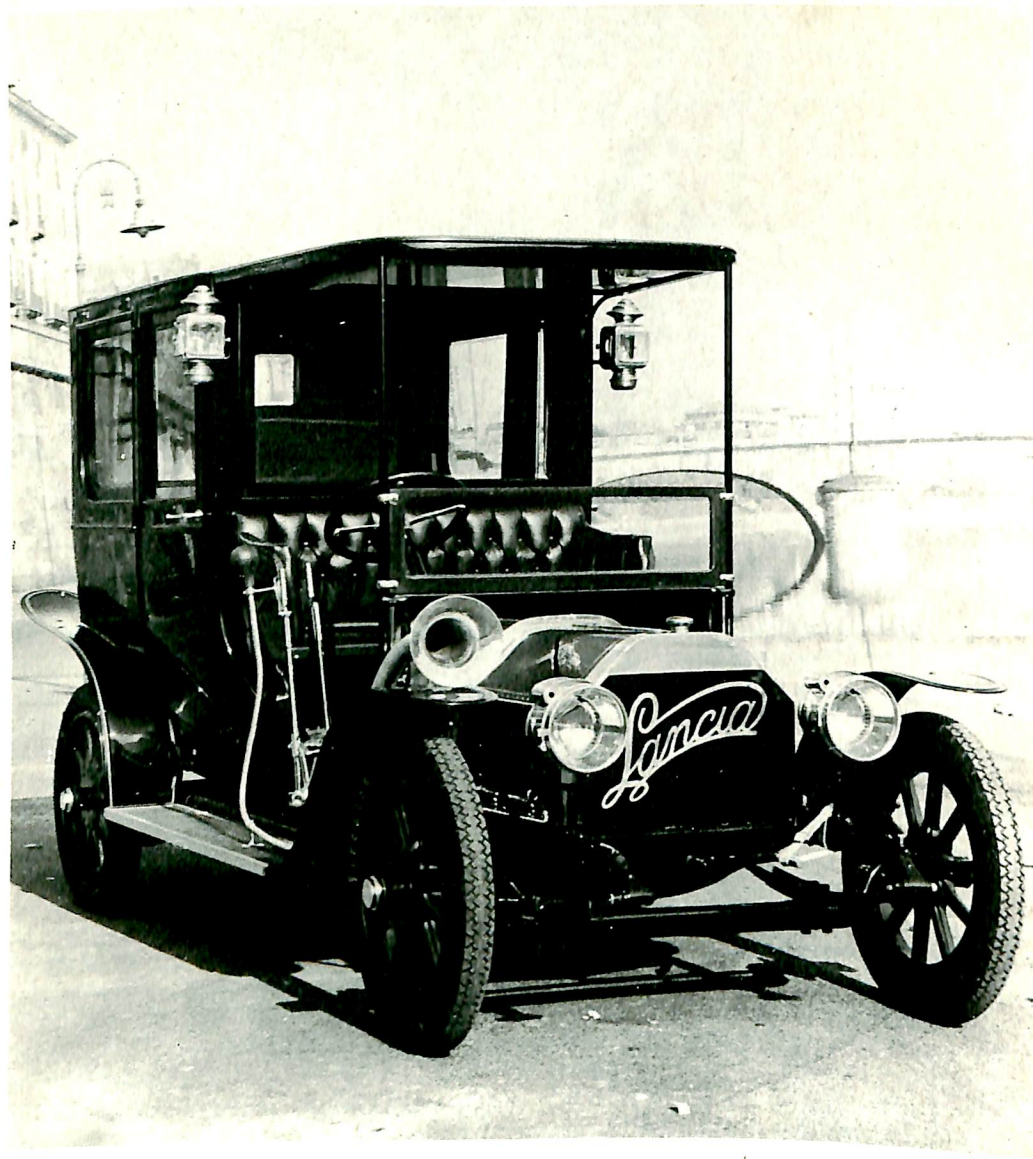
I PRIMI PASSI

L'atto costitutivo della fondazione della Fabbrica Automobili Lancia & C.: risale al 27 novembre 1906, ma l'inizio della carriera automobilistica di Vincenzo Lancia, prima corridore e poi industriale, iniziò nel 1898 nella piccola officina di Giovanni Battista Ceirano situata in corso Vittorio Emanuele 9 a Torino, nel cortile dello stabile di proprietà del padre del giovane Vincenzo.

La sua passione per la meccanica lo spinse a lasciare gli studi ed a convincere il padre a permettergli di entrare a far parte del personale della Ceirano.

Promosso alla guida delle prime vetture che la Ceirano costruiva, manifestò subito un singolare intuito come collaudatore e rara perizia come pilota.

Nel 1900 quando lo stato maggiore della Ceirano passò alle dipendenze della Fiat, Vincenzo Lancia fu nominato collaudatore di fiducia ed in



La prima Lancia fu il tipo "Alfa" presentato nel 1907, un anno dopo la fondazione della Casa, per un violento incendio che aveva danneggiato gli impianti.

The first Lancia was an "Alfa" made in 1907. The engine was a four cylinders 2500 cu. cm.

La première Lancia fut cette Alfa sortie en 1907. Elle avait un moteur de quatre cylindres d'environ 2500 cm³.

Una vista del reparto carrozzerie nello stabilimento di Via Monginevro, ove la Lancia si era trasferita dal 1910 mostra parecchie Lambda allineate in attesa di... restauro!

Coach building shop in Via Monginevro works in the early Twenties. Many Lambda are waiting for painting operations.

Une vue de l'atelier de carrosserie de l'établissement Lancia, Rue Monginevro, vers 1920. Des Lambda en ligne attendent le vernissage.

seguito capo collaudatore.

Iniziate le prime competizioni sportive Lancia fu scelto quale capo équipe della prima squadra da corsa Fiat; suoi compagni di squadra erano Felice Nazzaro, Alessandro Cagno e Luigi Storero. Nomi questi che in breve tempo divennero famosi in tutto il mondo per le loro imprese sportive.

La carriera di corridore di Vincenzo Lancia, si concluse nel 1910 a Modena, con la conquista del record del miglio, conseguito al volante di una vettura di sua costruzione: una "Lancia".

Ma torniamo al 1906, quando lasciata la Fiat Vincenzo Lancia fondava con l'amico carissimo Claudio Fogolin la "Fabbrica di Automobili Lancia & C." con capitale sociale di lire 100.000.

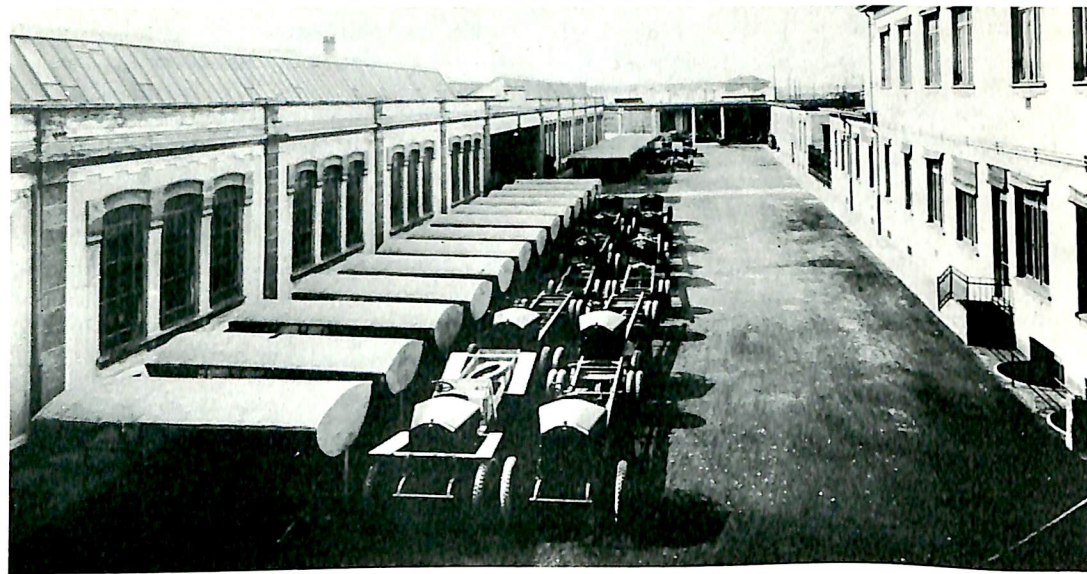
Presero in affitto una parte dei

locali precedentemente occupati dalla Società Itala, e precisamente quelli dislocati in via Ormea angolo via Donizzetti, ed impostarono la costruzione della prima vettura "Lancia".

Il prototipo uscì dallo stabilimento di via Ormea nell'autunno del 1907, cioè da un anno dalla fondazione della Società. Questo ritardo fu dovuto ad un grave incendio delle officine che danneggiò le attrezzature ed il macchinario, nonché le parti della macchina già in lavorazione. Questo grave incidente non scoraggiò il Lancia che ricostruì le officine a tempo di primato e in pochi mesi riuscì a ricostruire la vettura. Si trattava di un autotelaio con trasmissione a cardano montante un motore biblocco a 4 cilindri di 2543 cmc. di cilindrata, sviluppante una potenza di 28 CV a 1800 giri/min.

Dopo le varie prove di collaudo su





Un cortile di via Monginevro con alcuni autotelai in attesa di collaudo per uso trasporto.

Some chassis in a yard of the Via Monginevro works are waiting for tests.

Un cour Rue Monginevro avec des châssis attendant les essais.



Un reparto montaggio meccanico alla Lancia verso gli anni trenta. Ci sembra di identificare le vetture come Artena, Astura e Dilambda.

Car assembling chain in the Lancia works. Cars are Artena or Astura or Dilambda.

L'atelier montage voiture dans l'établissement Lancia. Les voitures pourraient être des Artena, des Astura ou des Dilambda.

strada, l'autotelaio venne affidato alla carrozzeria Locati & Torretta, la quale realizzò un elegante double phaeton. La vettura così "vestita" venne battezzata "Alfa", iniziando così quella tradizione delle lettere dell'alfabeto greco che doveva durare fino alla vettura "Dilambda" e che continua tutt'ora con le vetture di attuale produzione.

Fra il 1908 ed il 1909 la produzione del tipo "Alfa" raggiunse le 108 unità ed accanto a questo tipo si era dato inizio alla costruzione di altri due modelli: la Lancia "Dialfa" a 6 cilindri e la "Beta" a 4 cilindri.

L'anno dopo nasceva il modello "Gamma" del quale furono costruiti oltre 250 esemplari.

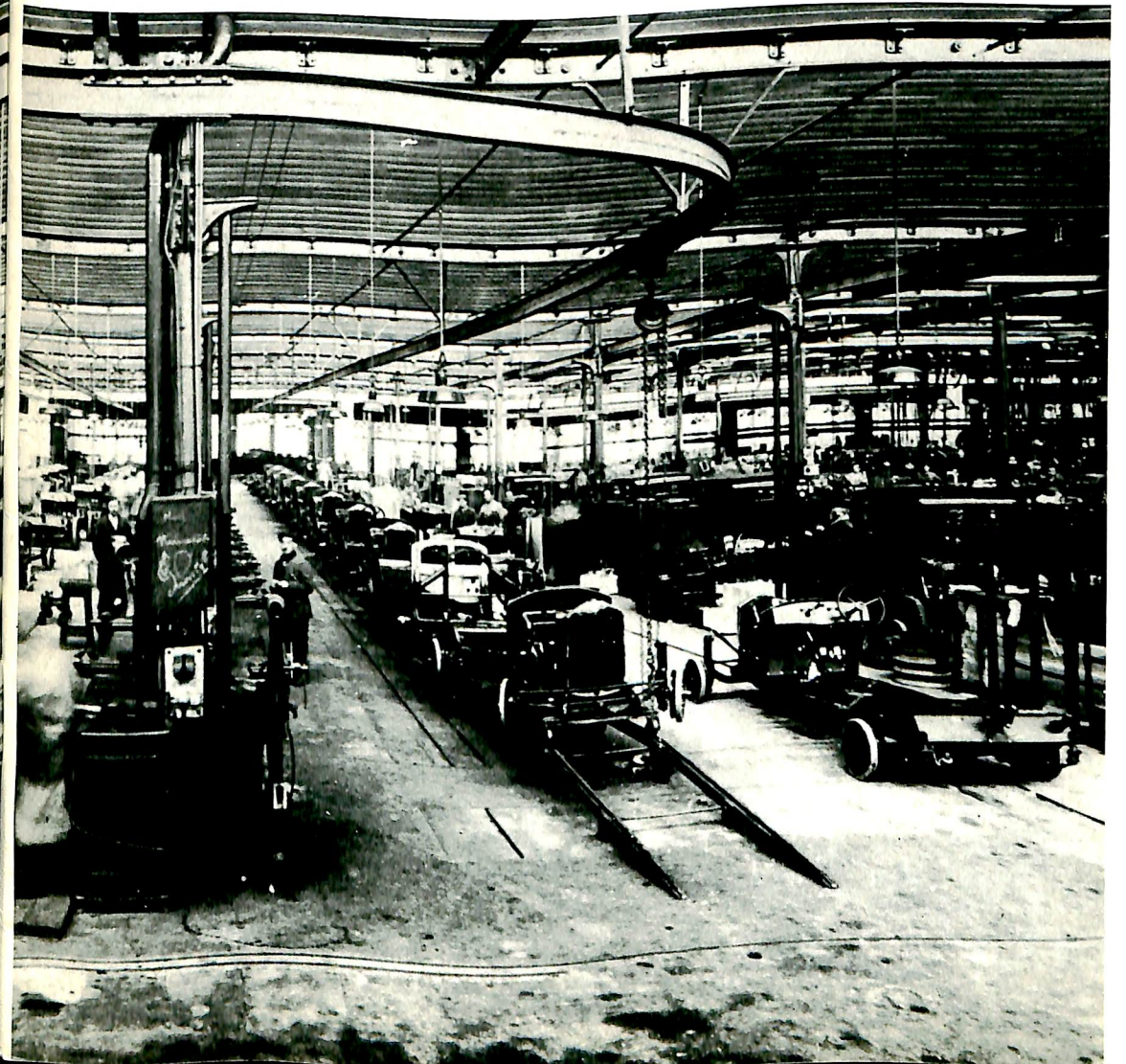
Oramai le vetture Lancia avevano

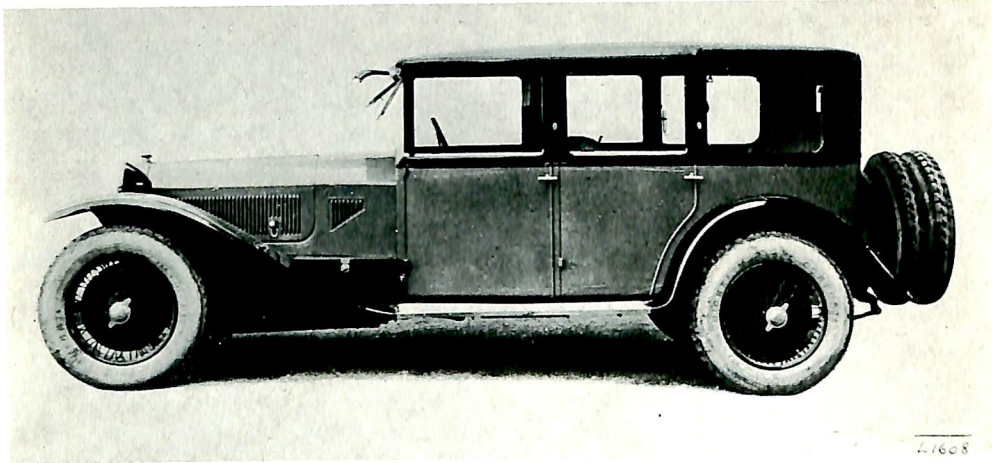
conquistato tutti i mercati e la sede di via Ormea, che aveva già subito un primo ampliamento nel 1908, risultò insufficiente per fronteggiare le continue richieste del mercato.

LA NUOVA SEDE DI VIA MONGINEVRO

Data l'impossibilità di effettuare una nuova espansione dei vecchi stabilimenti, Vincenzo Lancia decise di trasferire le officine in nuovi locali che consentissero di far fronte ai presenti e futuri impegni. Questo avvenne il 14 gennaio 1910 con il trasferimento definitivo della Società negli stabilimenti della Fides di via Monginevro, la quale aveva cessato la sua attività.

La "Lancia" venne così a disporre





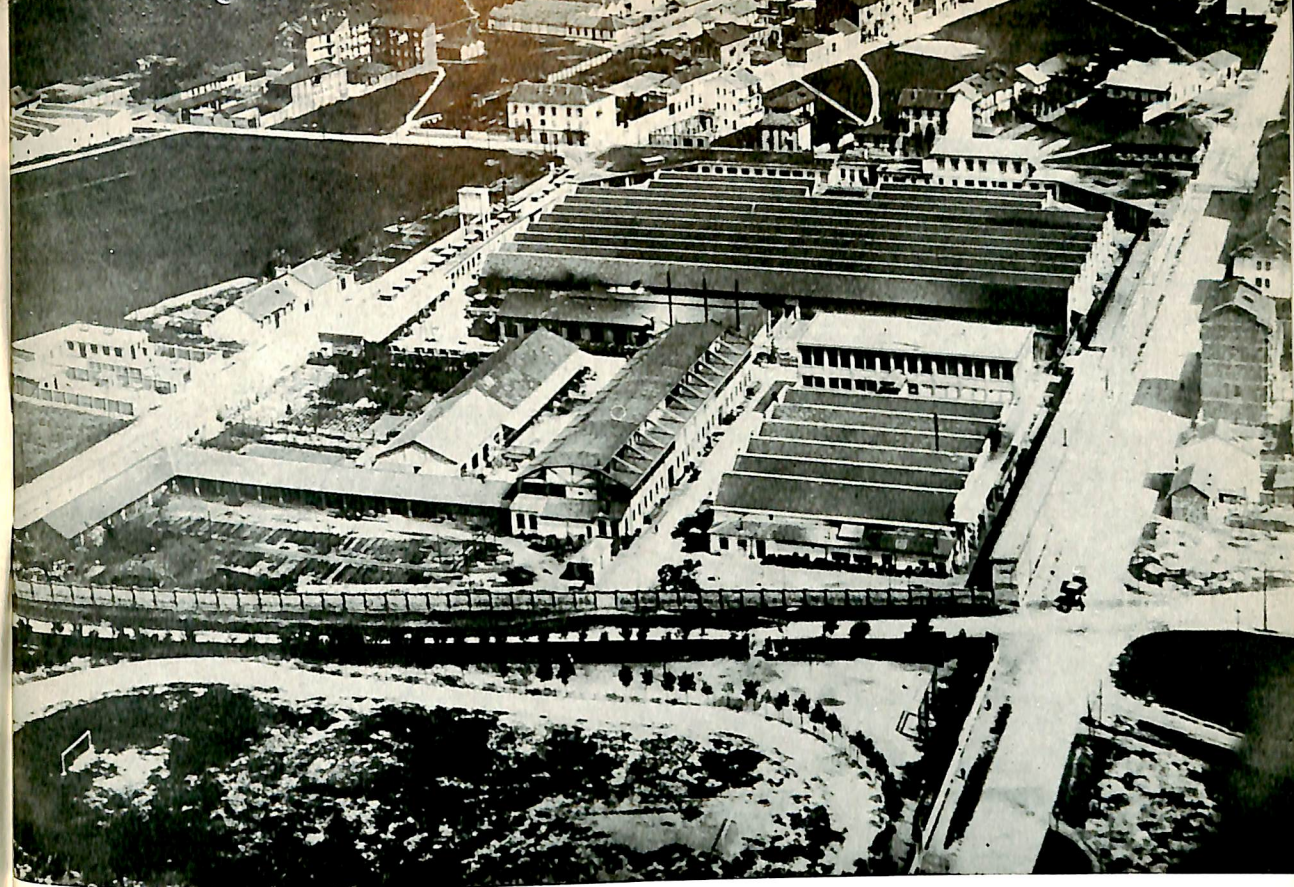
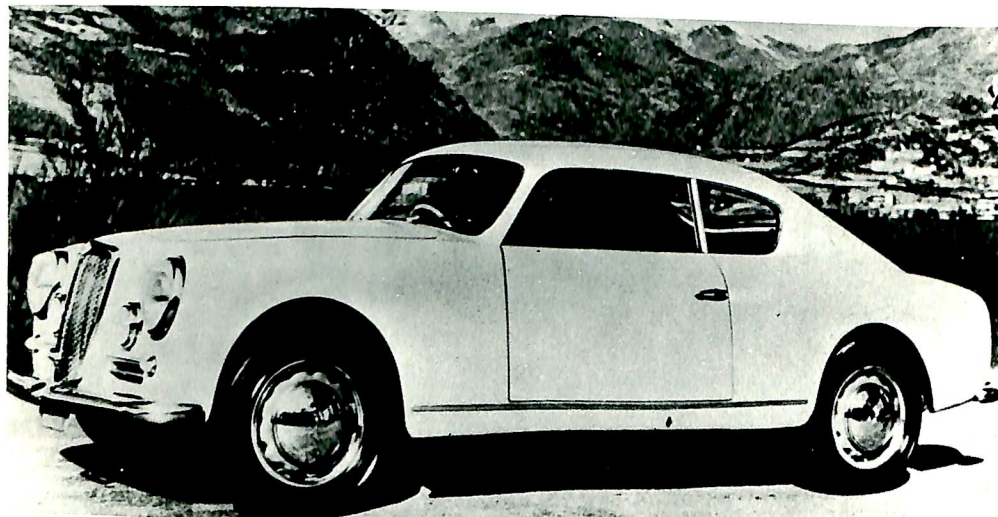
La famosissima Lambda, qui nella edizione settima serie, ha rappresentato il vertice creativo di Vincenzo Lancia e la vettura che ha consacrato nel mondo il marchio con il suo nome.

The seventh version of the famous Lambda.
La fameuse Lambda edition septième série.

Un'altra vettura importante nella storia della Lancia, anche se in epoca ben diversa dalla Lambda, è certamente l'Aurelia soprattutto nella sua versione Gran Turismo che colse tante significative affermazioni sportive. Il modello raffigurato è la seconda serie del 1952, con motore di 1991 cc.

An important car in the history of Lancia, the Aurelia GT, a car that won many prizes in the sports motoring field. Here is the second edition of 1952.

Une voiture importante dans l'histoire de la Lancia: l'Aurelia GT qui obtint de nombreuses victoires sportives (cette voiture est de la seconde série - 1952).



Una veduta aerea del vecchio stabilimento di Via Monginevro ove la Lancia si insediò nel 1910.

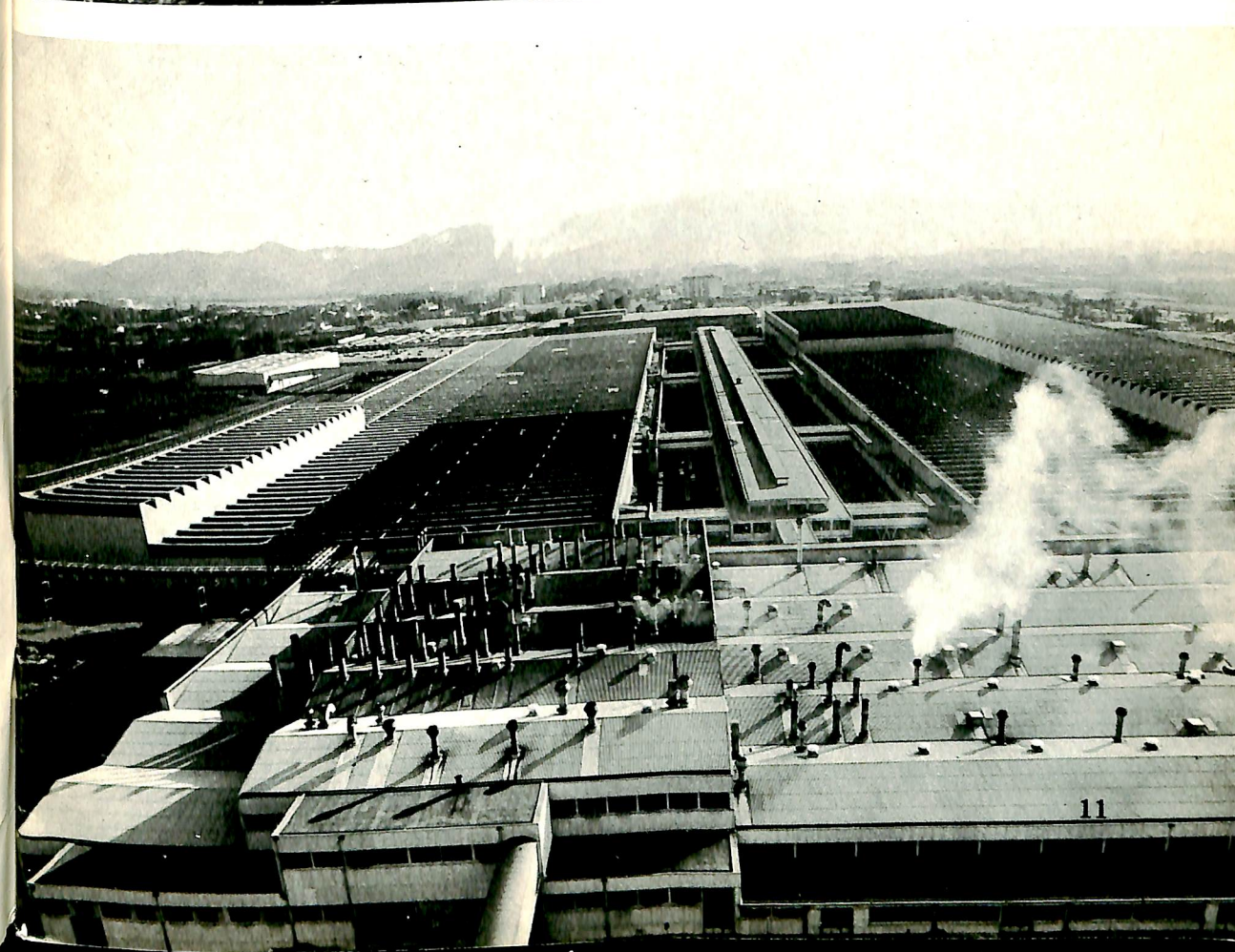
The works in Via Monginevro seen from a plane.

Le vieil établissement, Rue Monginevro, vu de l'avion.

Il nuovo moderno complesso di Chivasso sorto nel 1962.

The new modern works of Chivasso.

Le nouvel établissement de Chivasso.





Il grattacielo Lancia nella via intitolata a Vincenzo Lancia a Torino.

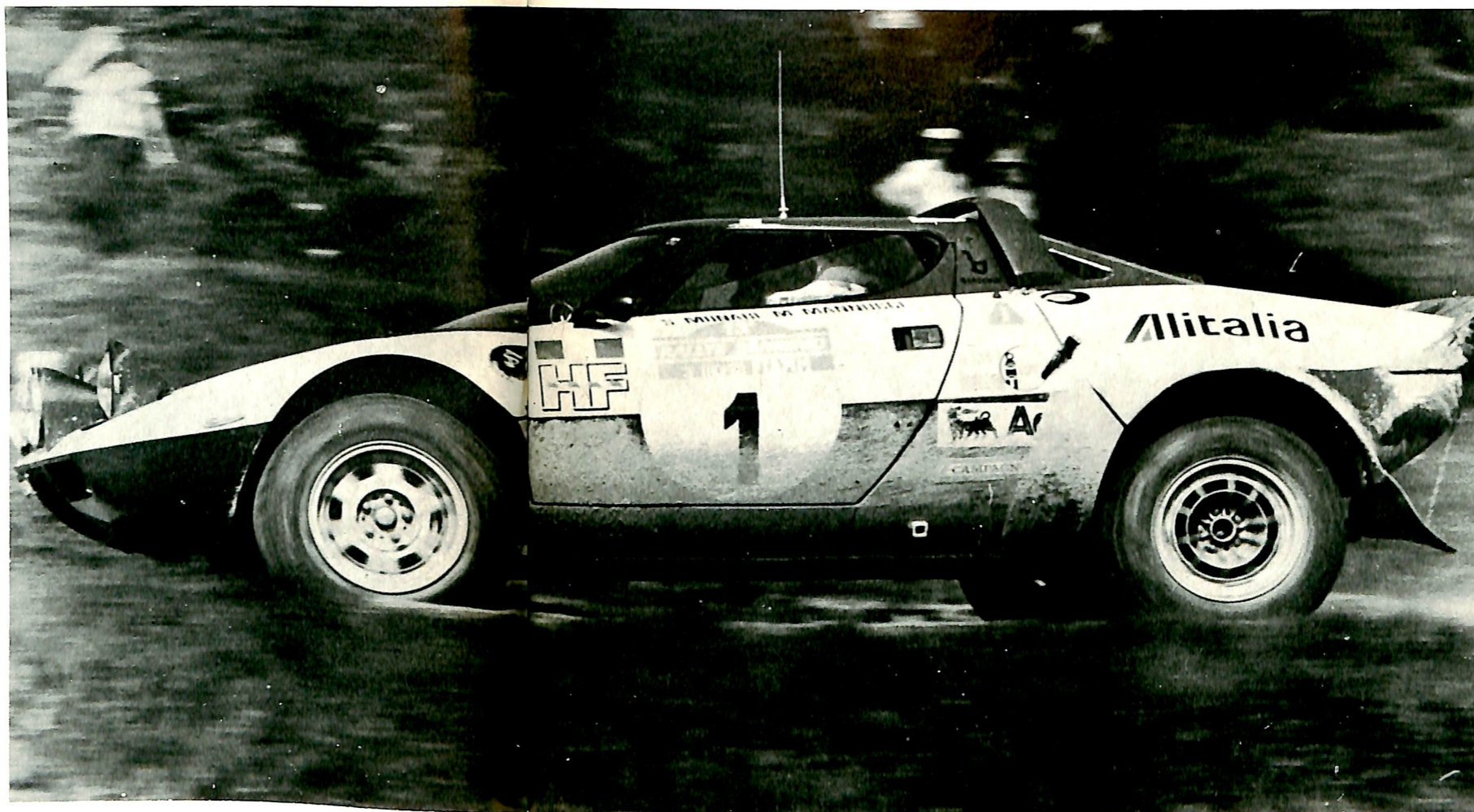
The Lancia sky-scraper in Via Vincenzo Lancia, Turin.

Le grattaciel Lancia, Rue Vincenzo Lancia, à Turin.

La Stratos, che ha rinverdito gli allori sportivi vincendo nel 1975 il campionato del mondo rally.

The Lancia's winning card: the speedy Stratos, world champion in rallies for 1975.

La Lancia Stratos, carte gagnante de la maison turinoise, qui a gagné le championnat mondial Rallyes 1975.



Una vista dell'ultimo stabilimento di Verrone inaugurato nel 1974.

A view of the Lancia works in Verrone.

Le dernier établissement de la Lancia à Verrone.



di una superficie di oltre 26.500 mq con possibilità di espansione fino a 50.000 mq.

Nel biennio 1911-1912 con la realizzazione dei modelli "Delta" "Epsilon" ed "Eta" la produzione salì a 1145 esemplari e nel 1913 si costruirono 1700 unità del modello "Theta".

Durante la prima guerra mondiale accanto alla produzione di vetture, la Lancia costruì oltre 2100 autoveicoli militari e gli stabilimenti di produzione si ampliarono per un totale di 66.000 mq.

Dopo la guerra, ritiratosi l'amico Fogolin dalla Società, Vincenzo Lancia continuò da solo, infaticabile, la

vita di costruttore di automobili e grazie ai suoi riuscitissimi modelli "Kappa", "TriKappa", e "Lambda", gli stabilimenti subirono un ulteriore ampliamento, raggiungendo i 75.000 metri quadrati di superficie.

Il decennio 1920-1930 fu per la Lancia l'epoca d'oro. I successi commerciali della Lambda avevano consolidato il prestigio della Società ed una sincera ammirazione per questa vettura che, nel suo assieme, raggruppava delle soluzioni tecniche d'avanguardia per quell'epoca.

Comunque la Lancia non si fermò a crogiolarsi su questo meritato successo e qualche anno più tardi presentava al pubblico europeo la nuova

otto cilindri "Dilambda".

Questa vettura, come la sorella minore a quattro cilindri, ebbe uguale fortuna, tanto che fra il 1929 ed il 1932 furono costruiti circa 1700 esemplari. A completare la gamma della sua produzione automobilistica la Lancia realizzava, nel 1931, altri due modelli: "Artena" ed "Astura". Erano ormai lontani gli anni in cui la Lancia dopo il grave incendio, si dibatteva per vivere e farsi grande: la Società, a circa trent'anni dalla fondazione si era inserita come una delle più solide industrie italiane dell'automobile. I suoi stabilimenti ancora una volta ampliati coprivano un'area di 100.000 mq. ed il capitale sociale era



salito a 50.000.000 di lire.

Qualche anno più tardi, e precisamente nel 1935, nuove esigenze di produzione fecero sentire la necessità di una nuova espansione, che portò alla creazione del nuovo stabilimento di Bolzano.

Fu questa l'ultima grande opera del fondatore della Società Vincenzo Lancia il quale morì nel 1937 anno in cui nelle nuove officine di Bolzano, si iniziava la produzione delle vetture.

La scomparsa di Vincenzo Lancia non mutò la linea di condotta della Società, che continuò per quella strada tracciata dal suo geniale fondatore, ed il suo sviluppo fu continuo e crescente tanto che a pochi anni prima della seconda guerra mondiale l'area totale dei suoi stabilimenti aveva raggiunto i 320.000 mq. Furono quelli gli anni delle ben note vetture "Aprilia" ed "Ardea" le quali, nate alle soglie del secondo conflitto mondiale, furono prodotte durante tutto il periodo bellico e rimasero sul mercato automobilistico fino al 1950,

L'ultima creazione prestigiosa della Lancia è la Gamma nelle versioni berlina e coupé, due vetture destinate a continuare i successi della Casa torinese.

Last car produced by Lancia is the de luxe Gamma in two versions (berlina and coupé) Both versions will contribute to the further successes of the House.

Les dernières créations de la Lancia, la Gamma berline et la Gamma coupé, qui continuent la série de succès de la maison turinoise.



data di nascita dell'"Aurelia", prima vettura al mondo con motore a sei cilindri a V.

Ricostruiti, ampliati ed ammodernati i suoi impianti in parte distrutti durante il conflitto, la Lancia riprese in pieno la sua attività.

La superficie complessiva dei suoi stabilimenti aveva raggiunto i 500.000 mq. ed i dipendenti erano saliti a 7.000.

Nel 1957 venne inaugurato il caratteristico grattacielo degli uffici Lancia, a cavallo della via intestata al fondatore Vincenzo Lancia.

LA LANCIA OGGI

Con la realizzazione del grandioso moderno complesso di officine di Chivasso (1962) e le più recenti di Verrone (1974), la Lancia dispone di tre stabilimenti: a Torino la sede principale con le direzioni, gli uffici tecnici amministrativi e commerciali; a Chivasso la produzione, il montaggio e la finizione delle vetture e a Verrone le parti meccaniche e il magazzino automatico ricambi.

Gli 888 metri quadrati della primordiale officina di via Ormea sono diventati oggi oltre 3 milioni di metri quadrati dove trovano lavoro circa 11.000 dipendenti.

A settant'anni dalla fondazione la Lancia, nel suo nuovo assetto aziendale accanto alla Fiat è una delle più fiorenti ed importanti industrie dell'auto d'Italia ed ha ripreso con rinnovato fervore e con fiducia il cammino di lavoro, di progresso, di successi incominciato nel lontano 1906 dal suo fondatore Vincenzo Lancia.

E FU TEMPO DI CISITALIA

L'appuntamento mantovano - oltre ad essere il primo della marca - si è rivelato particolarmente affascinante perché ha stimolato il ritrovarsi di persone e vetture - entrambi importanti - dopo quasi trent'anni.

di Nino Balestra

Avrei preferito che qualche altro scrivesse sull'incontro Cisitalia, essendo difficile per chi ha partecipato attivamente all'organizzazione esprimere quel distacco ed obiettività che sarebbero necessarie. Rovescierò invece la situazione proponendovi una secca cronaca degli avvenimenti ed una interpretazione personale del "fatto" Cisitalia, così come praticamente l'ho esposta ai partecipanti al Convegno con il mio intervento.

LA CRONACA

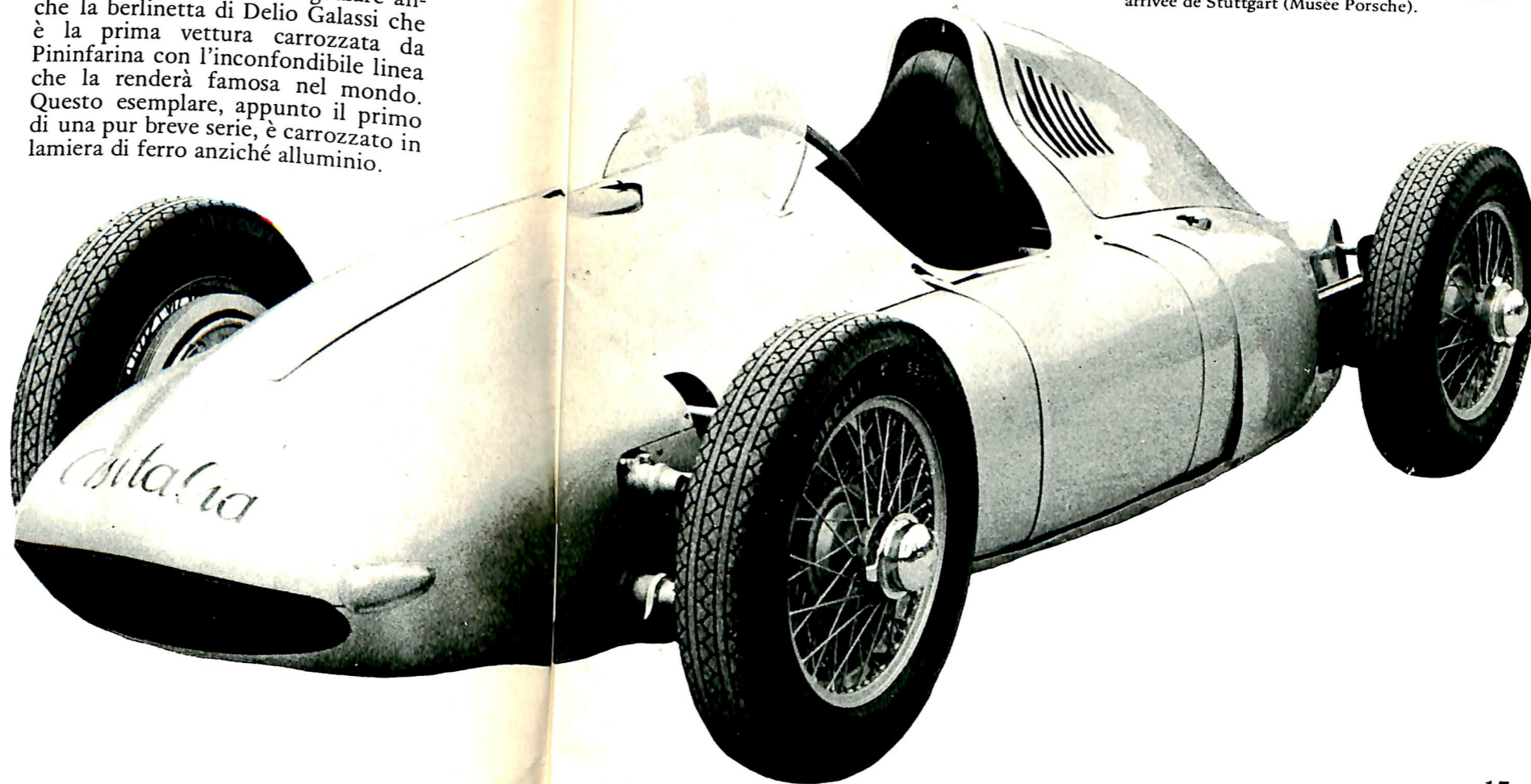
Mantova, città di Tazio Nuvolari che pilotò negli ultimi anni della sua carriera le piccole e potenti vetture torinesi, ha accolto con calore i partecipanti all'incontro Cisitalia.

L'organizzazione è stata curata dall'Automobile Club mantovano con la collaborazione del Circolo Veneto Automoto d'Epoca e del costituendo Cisitalia International Club.

Le vetture partecipanti hanno rappresentato in pratica tutta la produzione della Casa di Piero Dusio.

La vettura più importante era certamente la prestigiosa Grand Prix a motore posteriore giunta per l'occasione da Stoccarda, prestata dal Mu-

seo Porsche con signorilità e consapevole partecipazione. Da segnalare anche la berlinetta di Delio Galassi che è la prima vettura carrozzata da Pininfarina con l'inconfondibile linea che la renderà famosa nel mondo. Questo esemplare, appunto il primo di una pur breve serie, è carrozzato in lamiera di ferro anziché alluminio.



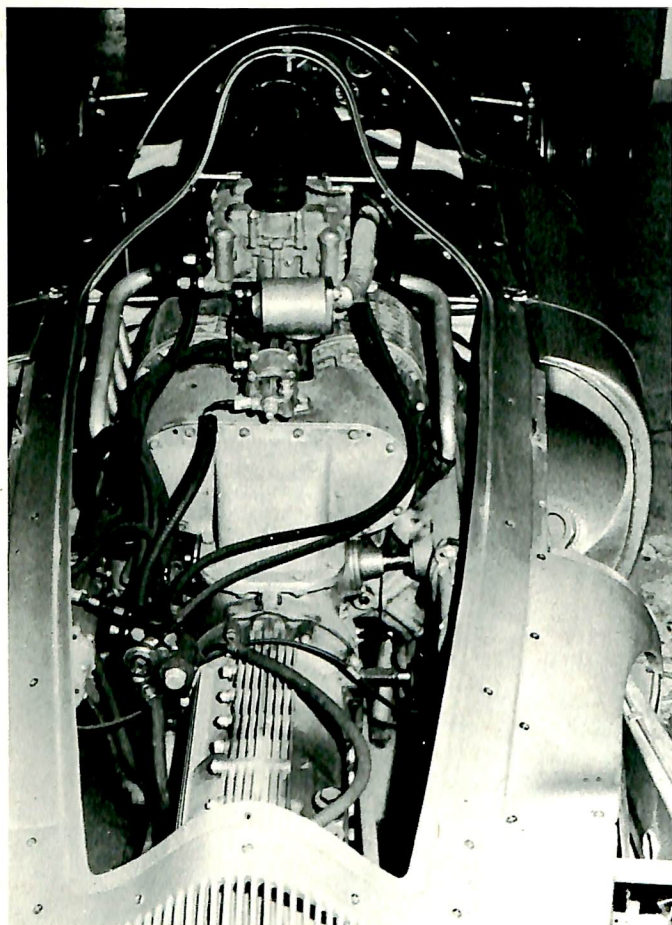
Notevoli gli spyder "Nuvolari", la monoposto D46 e la berlinetta con motore BPM 2800, in pratica l'ultima Cisitalia costruita. Fra queste, le belle versioni coupé e cabriolet nei vari modelli, la 33 DF "Voloradente" ed il cabriolet 202 fuoriserie Castagna di Enrico Maffioli. L'incontro ha voluto ricordare questa piccola ma prestigiosa Marca a trent'anni esatti dal suo esordio e, con la creazione del Cisitalia International Club, unire gli estimatori di queste vetture in tutto il mondo. Al nuovo Club potranno aderire gratuitamente tutti i possessori di Cisitalia. Essenzialmente concepito come un fatto culturale, il primo incontro di Mantova ha fatto percor-

La regina dell'incontro mantovano è risultata la leggendaria Grand Prix che è stata praticamente presentata al pubblico per la prima volta dopo tanti e tanti anni.

La vettura è giunta appositamente da Stoccarda prestata signorilmente dal Museo Porsche inaugurato, e di conseguenza adesso aperto a tutti, da fine giugno.

The queen of the meeting was this Grand Prix Cisitalia, arrived from Stuttgart Porsche Museum.

La reine du Congrès a été la Grand Prix Cisitalia arrivée de Stuttgart (Musée Porsche).



Il cuore della Grand Prix Cisitalia è di una sorprendente attualità. I serbatoi sono laterali, il motore boxer a dodici cilindri piazzato alle spalle del pilota con due grossi compressori. Uno di questi motori erogò al banco, nel 1948, ben 512 cavalli; circa un centinaio di più dell'Alfetta che dominava in quegli anni. Vi è da supporre che con un buon collaudo la Cisitalia avrebbe dominato le scene di quegli anni. Possiamo fare una breve e curiosa analogia con una vettura di formula uno che si mormora debutterà entro questo anno: la Renault 1500 turbocompressa. Con pari cilindrata si pensa di arrivare o superare i 500 cavalli, raggiungere cioè quanto questa formidabile Cisitalia aveva fatto 28 anni prima.

The mechanical components of the Grand Prix are surprisingly modern. The engine is a 12 cylinders boxer one, power is 512 HP with two compressors. It is behind the driver with tanks on each side.

La mécanique de la Grand Prix est d'une surprenante actualité. Son moteur à 12 cylindres plats (boxer) avait une puissance de 512 chevaux avec deux compresseurs. Il était placé derrière le conducteur, les deux réservoirs étant aux côtes de ce dernier.

Particolare della sospensione anteriore a barre di torsione ed il giunto per la trasmissione sulle ruote anteriori inseribile a volontà dal pilota.

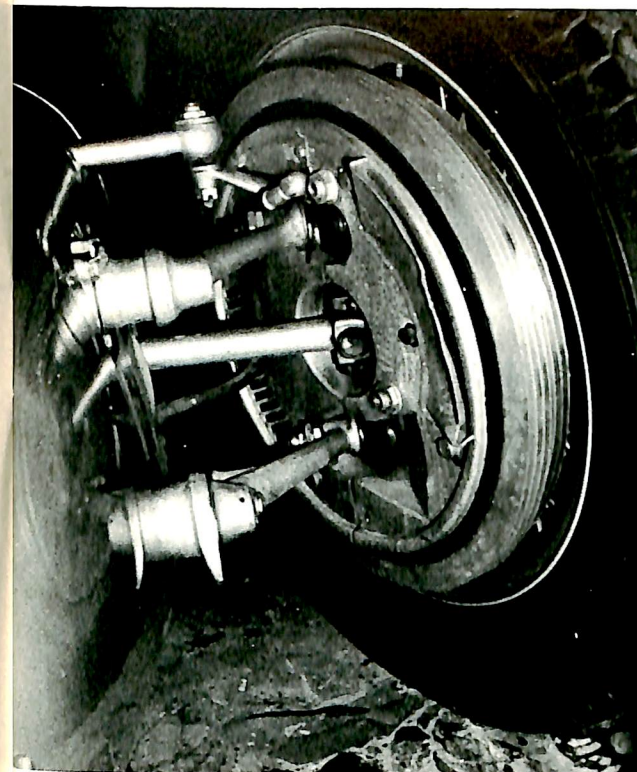
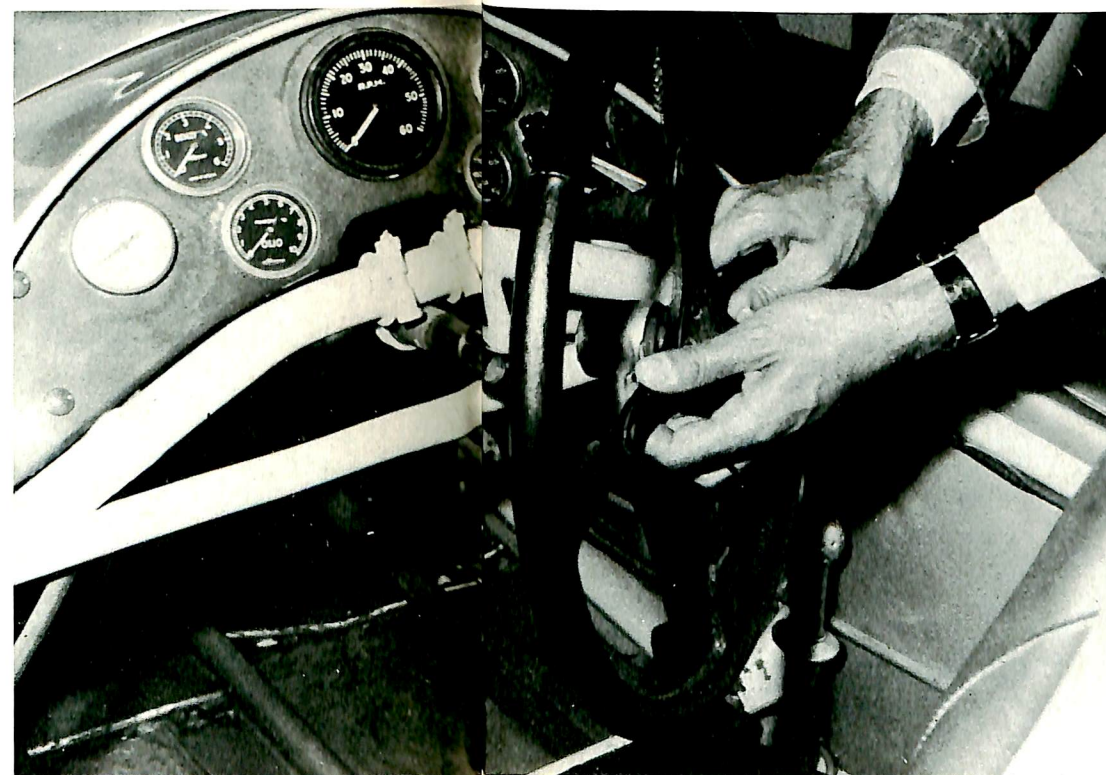
Detail of the front suspension with torsion bars and the transmission joint on the front wheels which can be plugged in at will by the driver.

Détail de la suspension avant à barres de torsion et le joint pour la transmission sur les roues avant que le conducteur pouvait embrayer à volonté.

Particolare del cruscotto con il volante estraibile.

Detail of the instrument board with extractible steering wheel.

Détail du tableau de bord avec le volant extirpable.



rere alle vetture presenti le strade che ospitarono il Circuito del Te e che videro protagoniste le Cisitalia, nel 1946 con Nuvolari e nel 1948 con Bonetto.

Migliaia di persone hanno assistito alla breve esibizione rievocativa delle vetture, aperta dalla veloce monoposto D46 pilotata da Carlo Dusio.

Nella splendida cornice dei giardini di Palazzo Te si sono raccolte le vetture a fare corona alla Grand Prix, permettendo ai giornalisti e fotografi di svolgere agevolmente il loro lavoro.

Più tardi, nella stupenda Sala dei Cavalli attigua ai giardini, si è svolto il Convegno con interventi di Franco Marengi presidente dell'Automobile Club di Mantova, di Nino Balestra, Cesare de Agosini, Corrado Millanta, Rodolfo Hruska e Giovanni Savonuzzi.

La giornata ha avuto la sua conclusione con un pranzo, offerto dall'Automobile Club di Mantova, e la consegna di medaglie ricordo ed alcune targhe speciali.

Erano a Mantova: Carlo Dusio rientrato da Buenos Aires appositamente, Giovanni Savonuzzi realizzatore delle berlinette e spyder, Rodolfo Hruska realizzatore della Grand Prix, Corrado Millanta che visse i primi atti della Cisitalia, la signora Nuvolari, Valerio Nardini e Giorgio Guiduzzi vicepresidenti dell'ASI, Luigi Bonfanti presidente del Circolo Veneto e della Commissione Tecnica Nazionale anche in sede FIVA, Saro Rolandi presidente della Commissione Manifestazioni ASI, Giacomo Tavoletti della Commissione Culturale ASI, Angelo Tito Anselmi consigliere del Mille Miglia Classic Car Club, Gianfranco Rinaldi consigliere ASI, tutta la commissione tecnica ASI e molti, molti soci. Da segnalare, fra i partecipanti, la grossa presenza degli svizzeri.

Premi speciali sono stati assegnati: al Museo Porsche la targa ASI, a Carlo Dusio la targa CVAE, a Nino Balestra la coppa Pininfarina, targhe



del Cisitalia International Club a Franco Marengi, Rodolfo Hruska, Giovanni Savonuzzi e Corrado Millanta. Sono giunte adesioni da Sergio Pininfarina, Dante Giacosa, lo scrittore Giovanni Nuvoletti Perdomini, Piero Taruffi, Museo dell'Automobile di Torino, Giovanni Lurani.

L'INTERPRETAZIONE PERSONALE

Più che illustrare la storia della Cisitalia, vorrei chiarire perché si è fatto l'incontro Cisitalia.

Dire chi è stato per primo a lanciare questa idea non saprei. In altre parole un po' tutti. Con Cesare de Agostini e Giorgio Filippini abbiamo portato avanti il discorso che ha trovato il consenso immediato di Carlo Dusio e l'appoggio incondizionato dell'Automobile Club di Mantova e del suo sportivissimo presidente Franco Marengi.

Ci siamo così riuniti per celebrare i trent'anni di questa "piccola-gran-

Carlo Dusio è rientrato da Buenos Aires per non mancare alle celebrazioni dei trent'anni della "sua" Cisitalia. Al volante della piccola monoposto D46, ove è ritratto, ha ritrovato di colpo lo smalto dei vent'anni.

Carlo Dusio returned expressly from Buenos Aires to attend the 30 years anniversary celebrations of the House founded by his father.

Carlo Dusio est rentré expressément de Buenos Aires pour ne pas manquer à la célébration des trente ans de Cisitalia fondée par son père.

Un momento della partenza per la breve esibizione delle vetture sul Circuito del Te. Al via la 202D (prototipo 2800) fra due ali di folla strabocchevole.

A view of the start at the Tea Circuit. Here is the "berlinetta" 202D prototype 2800 surrounded by curious people.

Un moment du départ sur le Circuit du Thè. Entre deux ailes de spectateurs la Berlinetta 202D prototype 2800.

de" Casa automobilistica che ha affascinato il mondo intero nell'immediato dopoguerra.

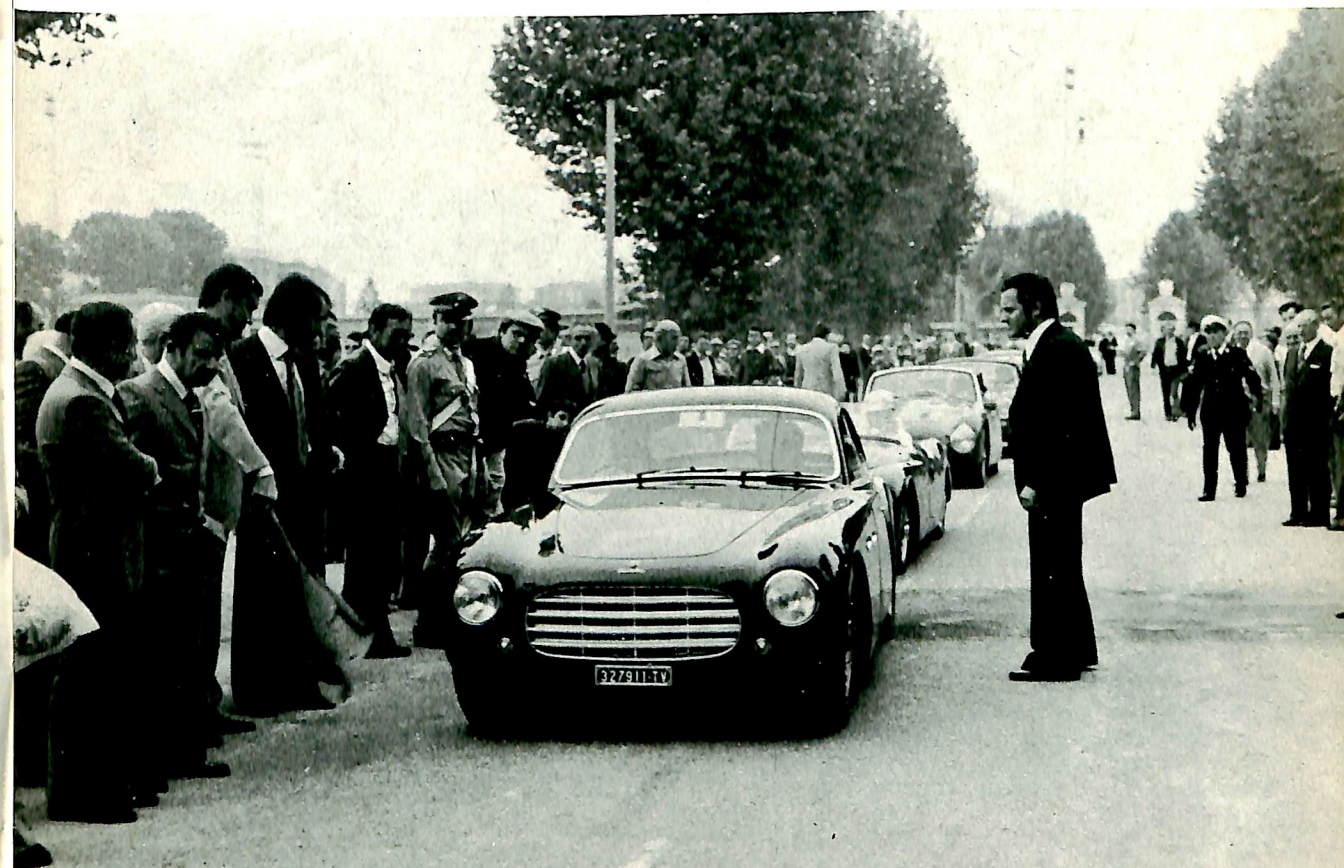
Per me personalmente è stata anche l'occasione per celebrare i trent'anni del mio colpo di fulmine con la Cisitalia. Avevo otto-nove anni (circa l'età che ha ora mio figlio) quando rimasi incantato da quel nome e dalle gesta che compì il grande Tazio Nuvolari in quella ormai leggendaria Mille Miglia del '47. Assistei al suo passaggio da Vicenza e la Cisitalia non mi uscì più dalla mente e dal cuore.

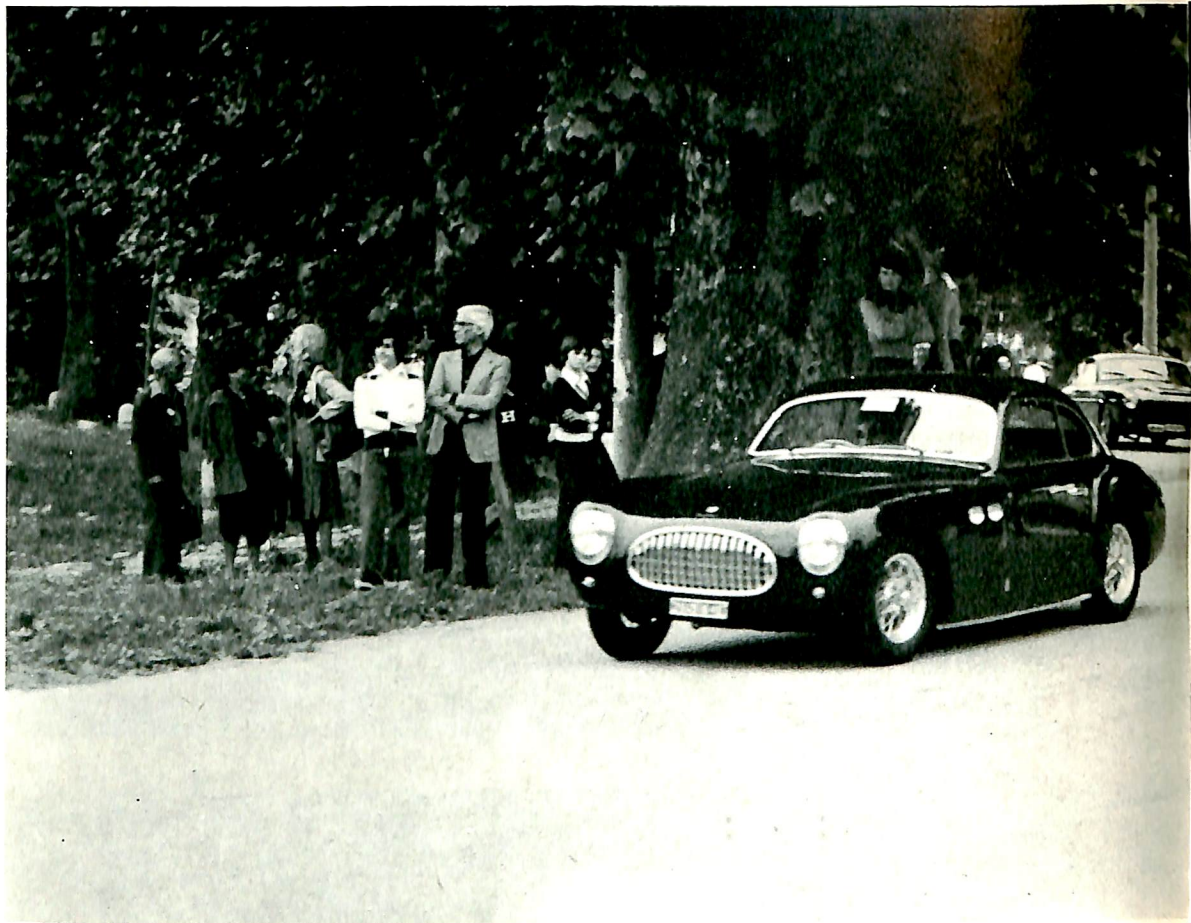
A tanti anni di distanza si è così concretizzato un sogno della mia infanzia; ho visto Carlo Dusio al volante della D46, l'ingegner Savonuzzi accanto alle sue berlinette, ho potuto toccare con mano la favolosa e misteriosa Grand Prix che mi si è rivelata attraverso le parole dell'ingegner Hruska che la costruì, di Carlo Dusio che la pilotò all'aeroporto di

Caselle per brevi tratti, e di Corrado Millanta che la vide ancor prima della nascita, appena tracciata sui fogli.

Ho potuto vivere per qualche ora le sensazioni che avrei certamente vissuto se fossi nato trent'anni prima. E forse qualcuno potrà anche dire che in fondo ho fatto un buon affare.

Ma evidentemente non bastava una mia segreta aspirazione per portare a compimento questa particolare manifestazione che si è venuta via via formando. Vuol dire che vi era del valido. E questa validità è data soprattutto dalla risonanza che da sempre hanno avuto le Cisitalia. Non vi è argomento tecnico che tenga. Anzi contro-argomento che possa dimostrare il contrario. Ci saranno altre Case a vantare soluzioni o risultati più vistosi, ma alle Cisitalia nessuno potrà mai sottrarre il mito, la leggenda, con la quale hanno alimentato le loro performances. Sarà l'idea di Piero Dusio, sarà il telaio a traliccio di





Sempre a filo del "platano Nuvolari" passa veloce la berlinetta di Gian Pio Dorella seguita a breve distanza dalla "voloradente".

Along the trees of the Nuvolari diversion track: the quick "berlinetta" of Gian Pio Dorella.

Le long des platanes de la "variante" Nuvolari, voici la rapide et belle berlinette de Gian Pio Dorella.

Sotto a sinistra:
Transita alla variante Nuvolari la 202 cabriolet Castagna di Enrico Maffioli mentre spunta il muso della spyder Mille Miglia Nuvolari, di Edo Ansaloni.

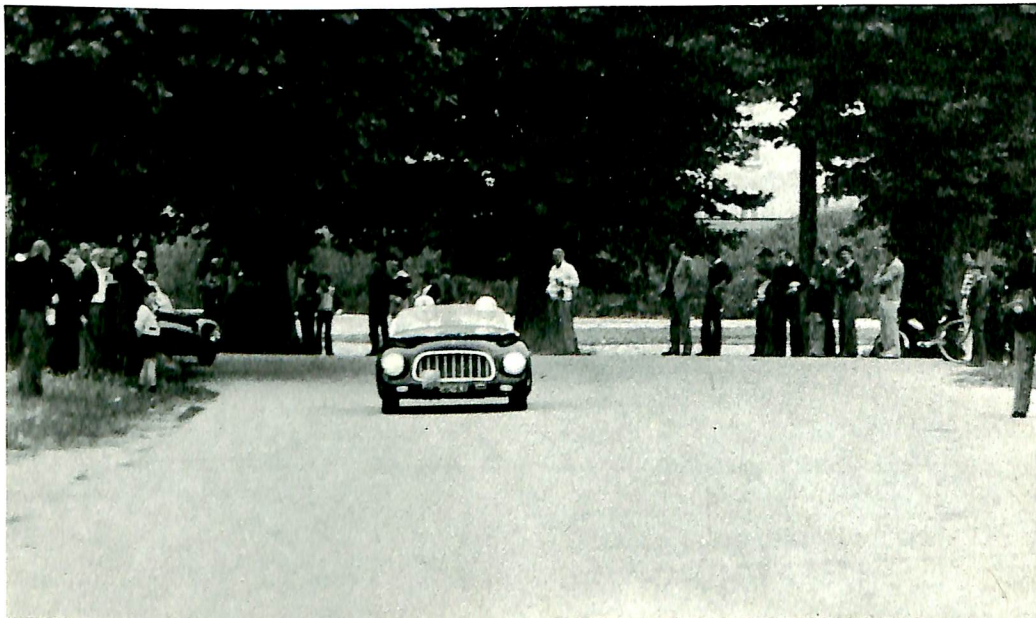
The 202 "hors série" of Enrico Maffioli followed by the spyder SSMM of Edo Ansaloni.

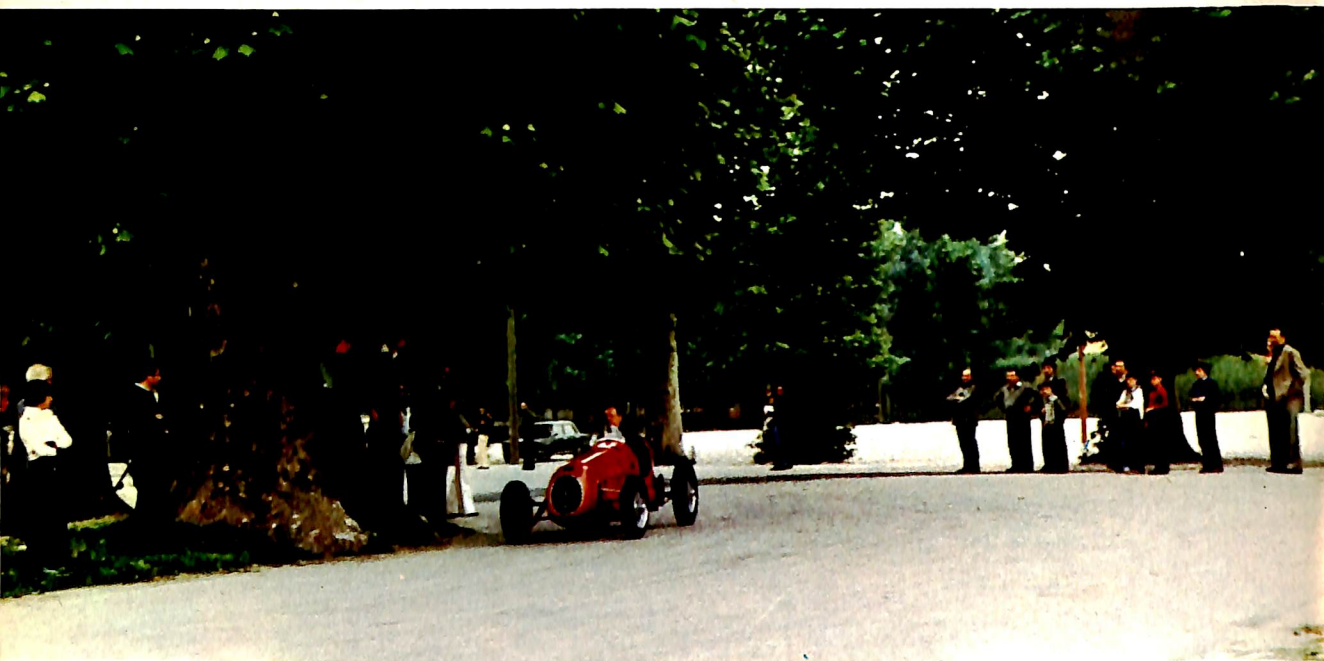
La 202 hors série de Enrico Maffioli sur la "variante" suivie par la spyder SSMM d'Edo Ansaloni.

Sotto:
In un punto più avanzato della variante Nuvolari, sfrecciano veloci e vicine le Cisitalia cabriolet di Piero e Dodi Faggioli seguiti dallo spyder Nuvolari, di Nazario Bacchi.

On the Nuvolari diversion track: a cabriolet Cisitalia of Piero and Dodi Faggioli followed by a spider SSMM of Nazario Bacchi.

Toujours sur la "variante" Nuvolari voici côte à côte les Cisitalia cabriolet de Piero et Dodi Faggioli suivies par la spyder SSMM de Nazario Bacchi.





tubi di Giacosa adottato — primo al mondo — dalle D46, saranno le successive evoluzioni in due posti di Savonuzzi, sarà la famosa linea di Pininfarina, sarà merito delle imprese sportive dei più celebrati campioni che, tutti, pilotarono le Cisi, sarà l'incredibile Grand Prix con la sua tecnica sofisticata, saranno tutte queste componenti — o meglio un po' di tutto questo — certo che il mito della Cisitalia è tutt'ora vivo e validissimo. Vi è anche un discorso un po' più generale che vede le Cisitalia affiancate a poche altre vetture.

Perché noi diamo tanta importanza a delle automobili? Ecco, direi — soprattutto dinnanzi a questo capolavoro — che dobbiamo convincere noi stessi — se ve ne fosse ancora bisogno — e gli altri che l'automobile, meglio "certe automobili", sono molto di più di meccanismi di metallo e gomma che svolgono un determinato servizio.

Qui spero sarò perdonato se farò mie alcune parole e concetti espressi precedentemente in un articolo su La Manovella da Giancarlo Amari. Sono

Un veloce passaggio sul circuito, chiuso al traffico per l'occasione, di Carlo Dusio sulla monoposto Cisitalia D46. Il punto è storicamente interessante, essendo ritratto nel 1946 Tazio Nuvolari su identica vettura.

Carlo Dusio passes by driving the small single seater D46 along the Nuvolari diversion track.

Un passage rapide de Carlo Dusio au volant de la petite monoplace D46 sur la variante Nuvolari.

Uno dei pezzi più interessanti, dopo "Sua Maestà" la Grand Prix, visti all'incontro Cisitalia a Mantova, è certamente questa berlinetta di Delio Galassi. La vettura è la prima carrozzata con la famosa linea da Pininfarina, la sua carrozzeria è in ferro invece che alluminio come tutte le altre. E' singolare la sua ridotta altezza rispetto ai modelli successivi.

This blue "berlinetta" of Delio Galassi was certainly one of the most interesting cars of the Mantua rally. It was the first Cisitalia arranged by the coachmaker Pininfarina.

Un des exemplaires plus intéressants du Congrès de Mantoue a été sans aucun doute cette berlinette bleue de Delio Galassi. C'était la première Cisitalia carrossée par Pininfarina.

espressioni tanto aderenti alla mia visuale di queste cose, che non mi è possibile trovarne di diversi o migliori.

Queste realizzazioni dunque, le automobili in generale e le Cisitalia in particolare unitamente a poche altre Marche, genericamente messe frettolosamente sotto l'etichetta "tecnica", sono pur sempre una manifestazione del genio umano, di uno sforzo creativo.

Esse sono nate da un'idea che ha preso forma attraverso e mediante la materia, e sotto questo punto di vista possono essere perfettamente considerate espressioni artistiche.

Noi dobbiamo quindi considerare il tempo che dedichiamo alle nostre Cisitalia uno spazio culturale, superando concezioni da sempre radicate che portano ad intendere l'arte soltanto nel campo dell'arte tradizionale, escludendo o sottovalutando altre manifestazioni.

Non credo sia casuale il fatto che una Cisitalia coupé sia esposta perma-

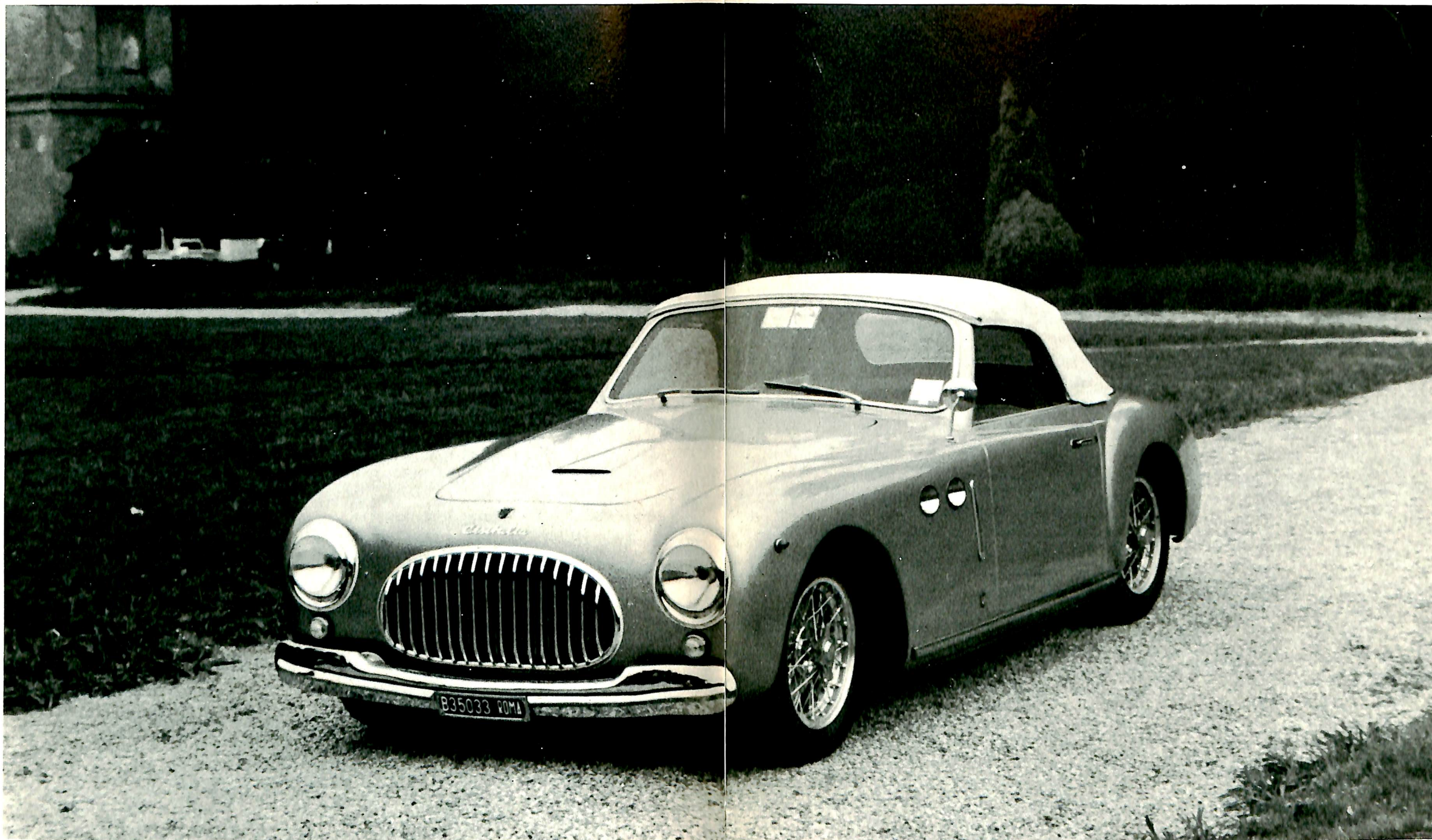
nentemente, cosa arcinota, al Museo d'Arte Moderna di New York come "scultura semovente".

Vorrei dire quindi che a Mantova, con le nostre presenze, abbiamo voluto far capire a quanti maggiormente possibile che la conservazione di queste vetture è un fatto di cultura. E' una parte di storia che deve essere salvata. E ci siamo trovati, confortati dalla presenza di tante persone di rilievo, per ricordare l'idea, la tenacia, la passione di Piero Dusio che ha creato queste poche ma leggendarie vetture.

Esse non sono state belle solo ieri. Non è che siano tornate ad essere belle per qualche arcano ed improvviso motivo. Esse sono sempre state belle e la conferma della loro validità viene dal centinaio di esemplari che si ritiene siano sopravvissuti.

Questa identità di vedute, fra molti possessori innamorati di Cisitalia, ha portato alla naturale esigenza di formare un club Cisitalia, per conoscerci personalmente, per stringere





Semplicemente stupendo questo tardo cabriolet Vignale portato a Mantova da E. Fittipaldi. Lo stato di originalità ed il livello del restauro lo pongono come uno dei più bei pezzi presenti.

How beautiful is this cabriolet Vignale (1950) presented by E. Fittipaldi. It is a marvellous example of restoration.

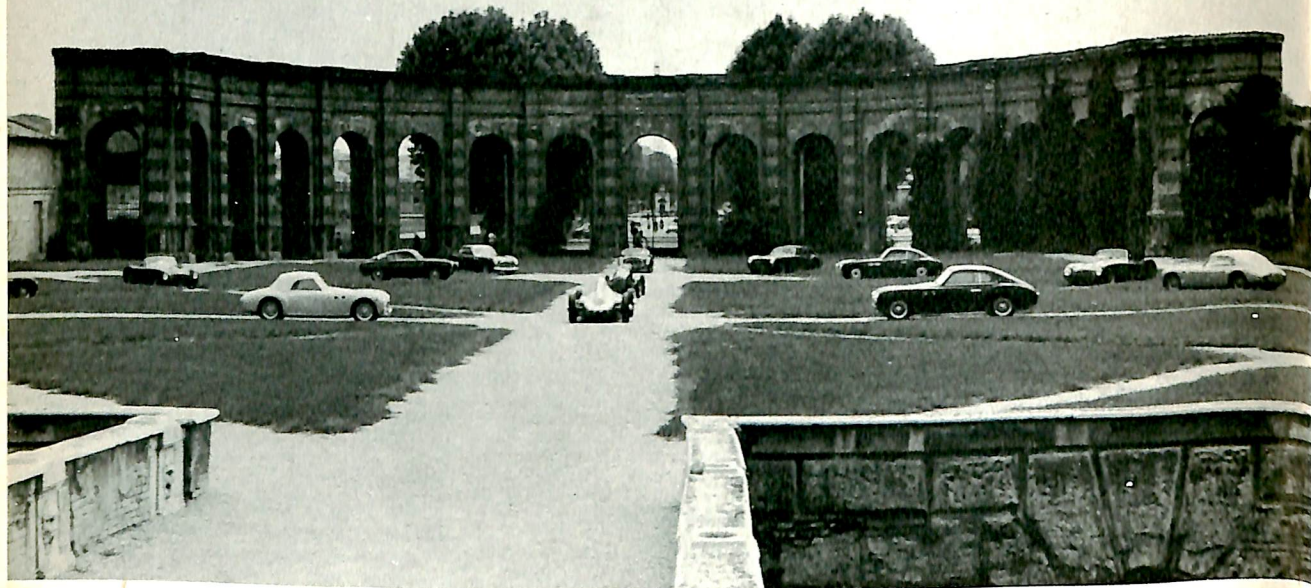
Un splendide cabriolet Vignale de 1950 présenté par E. Fittipaldi, modèle d'une restauration parfaite.



Lo spyder super sport denominato "Nuvolari" di Edo Ansaloni. A questo tipo di vettura sono legate le gesta di Nuvolari, che darà appunto il suo nome al modello, nella famosa Mille Miglia del 1947 che stava vincendo dinnanzi a vetture molto più potenti. Un Improvviso acquazzone bagnò lo spinterogeno e lo costrinse al secondo posto assoluto per pochi minuti dietro a Biondetti alla guida di una Alfa Romeo berlinetta.

The spider SSMM of Edo Ansaloni. This car was named "spider Nuvolari" after the great racer Tazio Nuvolari who drove it in 1947 edition of the Mille Miglia.

La spyder SSMM d'Edo Ansaloni conduite par Nuvolari aux Mille Milles de 1947 et rebaptisée avec son nom.



Una panoramica delle vetture raccolte all'interno dei giardini di Palazzo Te, una stupenda cornice per delle vetture di gran razza.

A general view of the cars in the beautiful gardens of the Tea Palace.

Vue générale des voitures rassemblées dans les magnifiques jardins du Palais du Thé.

una specie di patto di reciproco soccorso nelle ricerche e nei restauri.

Ma il motivo principale, il primo obiettivo, ritengo sia già stato raggiunto. Ci siamo trovati per una comune passione, abbiamo avuto il piacere di raccogliere tante Cisitalia e di poterle ammirare a corona della Grand Prix, abbiamo riunito per una volta ancora le menti che idearono e realizzarono queste vetture.

Sicuri ormai che il nome Cisitalia corrisponda ad una pagina di storia, siamo lieti della presenza dei protagonisti principali, ma siamo pure convinti che l'essere a Mantova era una sorta di dovere al quale non si potevano sottrarre. La Cisitalia ha scritto un pezzo di storia, con l'incontro mantovano l'abbiamo ufficializzata, era un dovere per tutti contribuire a questo.

Pininfarina nel suo libro ricorda la Cisitalia dedicandole ampio spazio che termina così:

...La Grand Prix fu portata in un

garage anonimo di Buenos Aires, disponibile alla mazza demolitrice come i muli riformati dall'esercito. Non credo che l'abbiamo recuperata, sarà finita in un cimitero d'auto già ai margini della pampa.

In quegli anni mi chiedevo se le mie Cisitalia non sarebbero state disarmate, allo stesso modo, dai mercanti di rottami di casa nostra aiutati da qualche collega americano, dato che più d'una di quelle berlinette aveva varcato l'Atlantico.

Pininfarina morì il 3 aprile 1966. Mi sono trovato anch'io — senza saperlo — al centro di una storia. Una piccola storia la mia, con trent'anni di ritardo, ma ho cercato di assolvere al compito che ho creduto di individuare.

n.b.

Nella Sala dei Cavalli di Palazzo Te si è tenuto il Convegno sulla Cisitalia. Al microfono Corrado Millanta che seguì in prima persona i contatti fra Dusio e Porsche e tutte le prime vicende della Casa. Alla sua sinistra nell'ordine l'ingegner Giovanni Savonuzzi al quale si deve la realizzazione delle famose berlinette, Carlo Dusio e l'ingegner Rodolfo Hruska, ora responsabile tecnico dell'Alfa Romeo, che seguì e collaborò al progetto della Grand Prix ed alla sua costruzione.

Corrado Millanta is delivering his speech in the Meeting Hall. He was connected with Cisitalia since the beginning. On his left Giovanni Savonuzzi who conceived the "berlinette", Carlo Dusio and Rodolfo Hruska, inventor of the Grand Prix.

Dans le salon du congrès Corrado Millanta évoque au micro les étapes de la vie de Cisitalia, à laquelle il fut lié des les début. A sa gauche Giovanni Savonuzzi, Carlo Dusio et Rodolfo Hruska (constructeur de la Grand Prix).



BENZ STORY

RUDOLF

CARACCIOLA

di Giacomo Tavoletti

QUESTO PILOTA OCCUPA UN POSTO DI RILIEVO NELLA STORIA DELLA MERCEDES AVENDO CONQUISTATO CON QUELLE VETTURE LE PIU' IMPORTANTI VITTORIE

Gran Premio di Germania 1939. Tutti i piloti erano già a bordo delle loro vetture, allineate sulla linea di partenza. Caracciola era ancora nei box.

Scrivo la moglie, tra i suoi ricordi: "Rudy, faresti bene ad andare, mancano solo tre minuti alla partenza — lui mi guardò e sorrise — Ancora un poco, non possono partire senza di me, io sono in prima fila—.

Poi si avviò alla vettura — Arrivederci più tardi —

Mancava un minuto alla partenza. I motori si avviarono, come una moltitudine rombante di mostri.

Gli occhi mi si riempirono di lacrime! "

Rudolf Caracciola, nacque il 30/1/1901 a Remagen e morì il 28/9/59 in una clinica.

Nel 1922 emerse in lui la passione

per i motori ed inizia con le gare di regolarità, poi corre sul circuito dell'Avus con la Fafnir e poi con la Ego.

Werner lo presenta alla Mercedes e nel 1923 inizia a mettersi in luce con le vetture della casa, tanto che già nel 1924 ottiene 27 vittorie in altrettante corse.

Nel 1923 Ferdinand Porsche mette a punto una vettura a 4 cilindri

due litri con compressore: l'attesa era enorme e la vettura dopo tanti estenuanti collaudi si mise in luce vincendo la Targa Florio del 1924 con Werner alla guida.

Nel Luglio 1926 avvenne il primo di quegli episodi straordinari che fecero la fama di Caracciola.

Così racconta Neubauer:

"Abbassata la bandiera del via, solo la Mercedes n. 14 rimase al suo posto. Otto Salzer,

il copilota di Caracciola salta giù e spinge mentre Caracciola tenta di inserire una marcia.

Dopo interminabili secondi, il motore dà segno di vita e Salzer fa appena in tempo a saltare dentro mentre Caracciola schizza via. Al 5 giro comincia a piovere e sull'asfalto viscido Adolf Rosemberg, per un piccolo movimento, fa sbandare la vettura contro la cabina dei cronometristi.

Quando Riechen si ferma per un cambio di gomme, ci si accorge che restava in testa Caracciola, sino allora sconosciuto come pilota da Gran Premio.

Poi toccò a Caracciola di fermarsi per cambiare le candele, ma il tempo perso fu riguadagnato nei giri successivi, aumentando l'andatura, sotto la pioggia, sino a tagliare primo il traguardo davanti 500.000 spettatori".

Al Nurburgring, luglio 1928, si presentarono le migliori vetture del tempo: Inghilterra, Francia, Italia, Cecoslovacchia e Germania. Bugatti aveva iscritte 17 vetture, la Mercedes schierava 11 vetture del tipo SS.

Come a Montecarlo più tardi, la vettura Mercedes sembra impossibile da condurre su percorsi tortuosi e relativamente lenti, in ogni caso non aveva nulla in comune con l'agile forma delle Bugatti.

Tuttavia nelle mani di Caracciola, la Mercedes SS mostra una incredibile docilità, proprio nelle curve, senza mai superare il limite di tenuta.

Ricordiamo ancora che nel 1931 Caracciola, nonostante le difficoltà della casa, ottiene una Mercedes SSK metà di sua proprietà e metà della casa e si presenta alla Mille Miglia davanti alle Alfa Romeo ed alle Bugatti.

Nonostante la diversità di maneggevolezza della vettura; Caracciola imposta la tattica giusta e conduce una corsa molto regolare tanto da giungere al finale con la vettura in perfette condizioni, pneumatici compresi e vince davanti a Nuvolari.

Questi ed innumerevoli altri furono i successi del modello SS, condotto da Caracciola, negli anni immediatamente precedenti la grande crisi economica che colpì praticamente tutti i paesi occidentali.

Caracciola era sposato con Charly e tutti e due, assieme al cagnolino Moritz, erano sempre presenti su tutti i circuiti.

Alice Hoffmann, americana, nata da padre svedese e vissuta per anni in Francia, seguiva soprattutto le corse delle Bugatti, amica di Chiron, fu da questi presentata un giorno ai coniugi Caracciola.

Dopo il 1929 si incontrarono spesso, mentre Chiron consolidava la sua amicizia col pilota avversario, tanto che nel 1933, interrotto il capitolo Mercedes, per le restrizioni cui veniva assoggettato il reparto corse, Caracciola e Chiron costituirono la scuderia CC Mercedes.

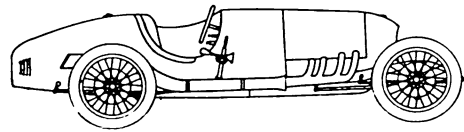
Acquistarono due Alfa Romeo e le dipinsero azzurra con bande bianche, quella di Chiron, bianca con bande azzurre quella di Caracciola. Occorre dire che proprio nel Gran Premio di Montecarlo avvenne l'incidente nel quale Caracciola si ruppe una gamba: la frattura era complessa e la convalescenza fu molto lunga; tanto che i medici non sapevano se avrebbe potuto gareggiare ancora.

Durante la convalescenza avvenne l'altro incidente: Charly, la moglie di Caracciola, morì sepolta da una valanga, mentre sciava. Caracciola ne rimase annientato, si chiuse nello chalet di Arose e non volle vedere nessuno.

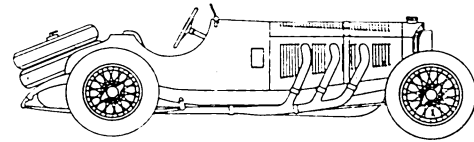
Anche il suo partner Chiron non otteneva risposta alle sue telefonate, finché il dottore decise che qualcosa di drastico si doveva fare per aiutare Caracciola ad uscire dalla sua pericolosa depressione.

Alice andò a trovarlo e ricordando la vecchia amicizia a poco a poco, con infinita cura riuscì a riportare Caracciola ad uno stato normale, ma

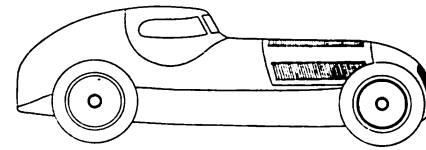




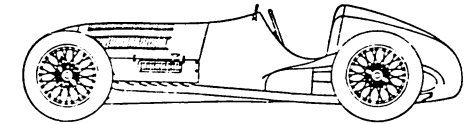
1924 - Grand Prix - 4 cil. 120 HP



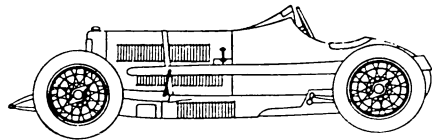
1929 - SSK - 6 cil. 225 HP



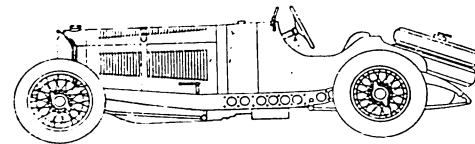
1934 - Tipo Record - 8 cil. 398 HP



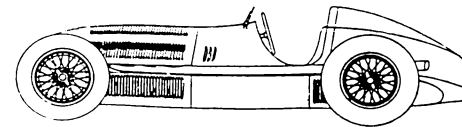
1937 - Grand Prix 750 kg. - 8 cil 646 HP



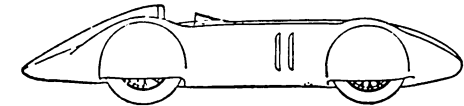
1924 - Grand Prix Monza - 8 cil. 160 HP



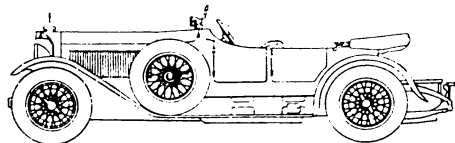
1931 - SSKL - 6 cil. 300 HP



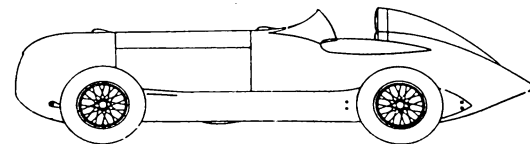
1935 - Grand Prix 750 kg - 8 cil. 462 HP



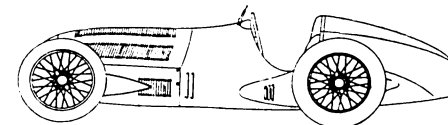
1937 - Grand Prix Avus - 8 cil. 646 HP



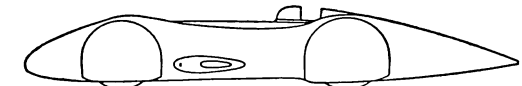
1926 - Sport K - 6 cil. 160 HP



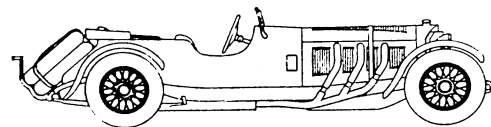
1932 - Grand Prix Avus - 6 cil. 300 HP



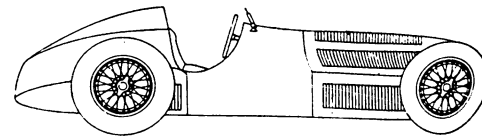
1936 - Grand Prix 750 kg - 8 cil. 494 HP



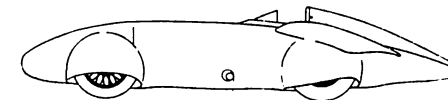
1938 - Tipo Record - 12 cil. 736 HP



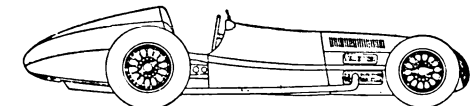
1928 - Sport SS - 6 cil. 200 HP



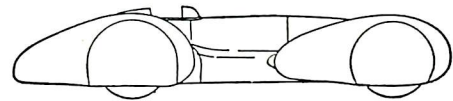
1934 - Grand Prix 750 kg - 8 cil. 354 HP



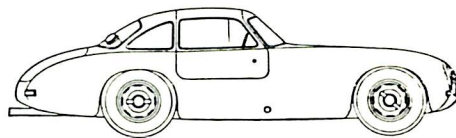
1936 - Tipo Record - 12 cil. 540 HP



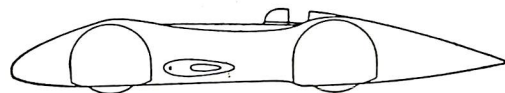
1938 - Grand Prix 3 litri - 12 cil. 476 HP



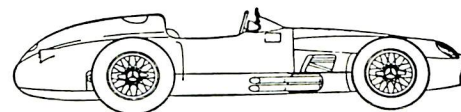
1939 - Tipo Record - 12 cil. 483 HP



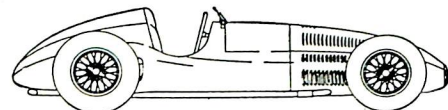
1952 - 300 SL - 6 cil. 175 HP



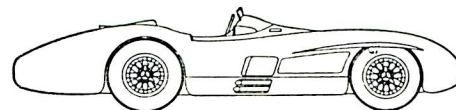
1939 - Tipo Record - 12 cil. 483 HP



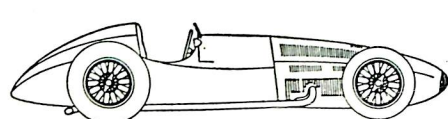
1954 - Formula 1 - 2,5 litri - 8 cil. 280 HP



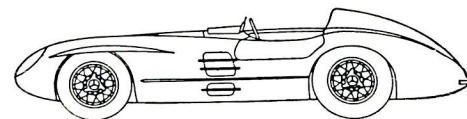
1939 - Grand Prix 1,5 litri - 8 cil. 254 HP



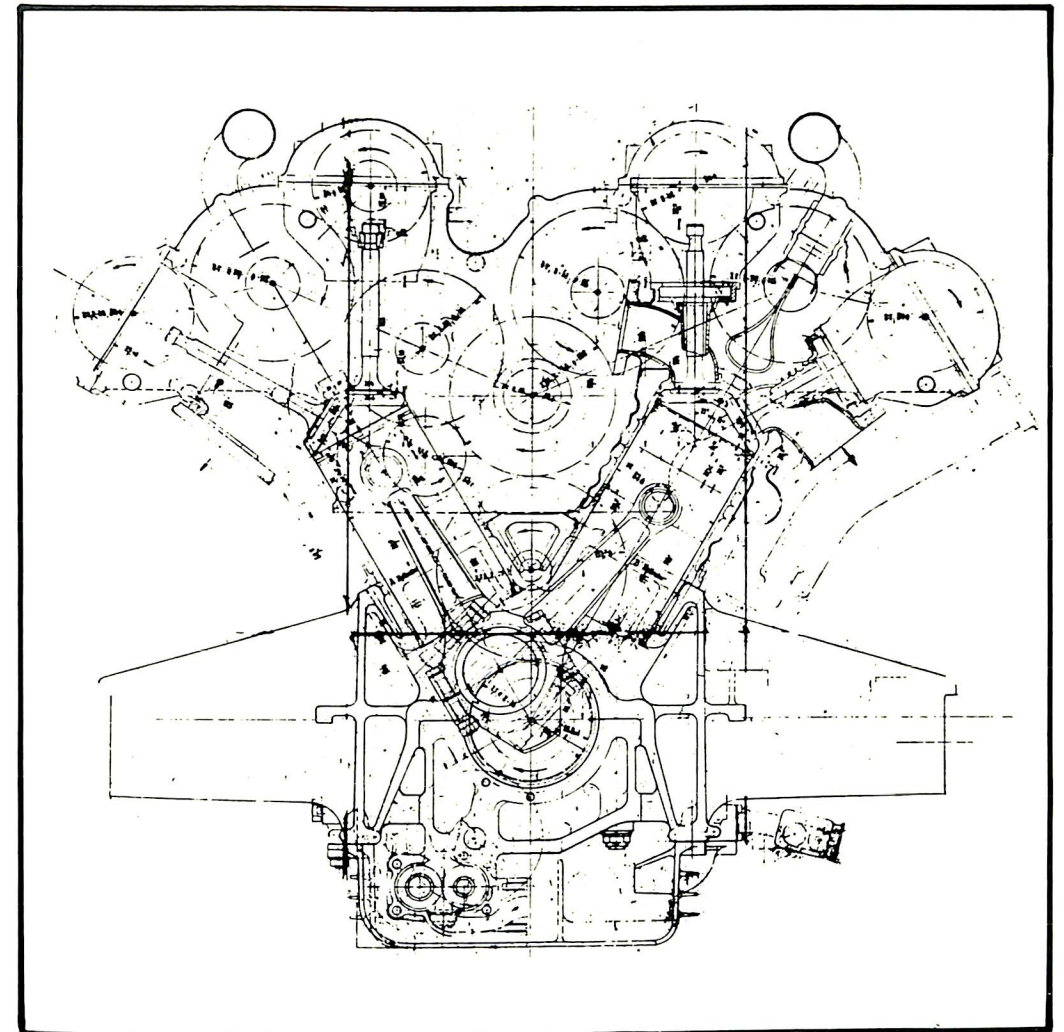
1954 - Formula 1, 2,5 litri carenata - 8 cil. 280 HP



1939 - Grand Prix 3 litri - 12 cil. 483 HP



1955 - 300 SRL - 8 cil. 300 HP.



Una vista in sezione del motore usato per i record nel 1936.

Cross section of the engine used for 1936 records.
Coupe du moteur utilisé pour les records de 1936.

fu Chiron che suggerì la cura definitiva.

Invitò Caracciola al gran premio di Montecarlo del 1934 e gli fece aprire la gara alla guida di una vettura da turismo, fra gli applausi di tutta la folla.

Hans Nibel, nel frattempo progettò la Mercedes W 25.

Dai risultati del 1933, in assenza di Caracciola, ci si accorse che la stella della Mercedes stava declinando.

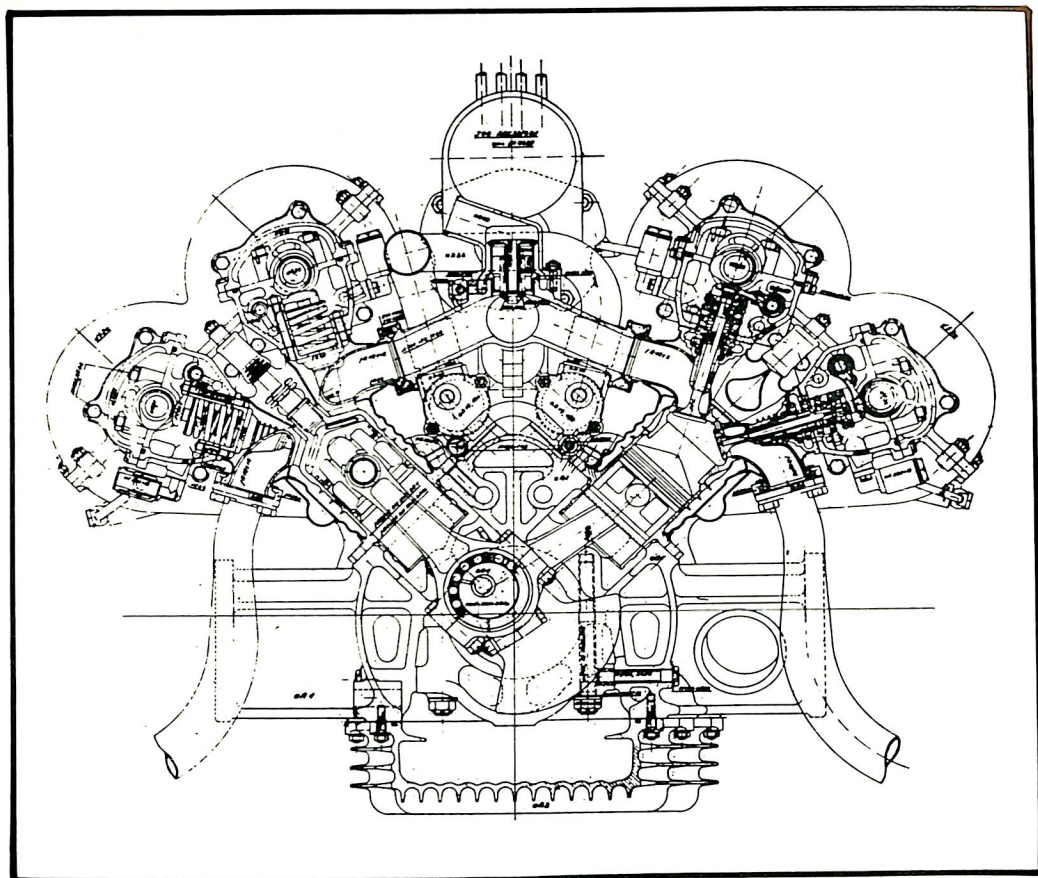
Nonostante gli sforzi di Brauchtsch su una Mercedes SSKL privata le vetture a compressore mostravano di aver fatto il loro tempo. La potenza

Nelle pag. 34 - 35 - 36:

In serie i profili delle Mercedes Sport e Grand Prix dal 1924 al 1955.

Mercedes Sport and Grand Prix cars in 1924 and 1955.

Profils des Mercedes Sport et Grand Prix de 1924 à 1955.



Una sezione in disegno del motore che equipaggerà le Mercedes W 165 del 1939-40. Si tratta di un otto cilindri di 1500 cc. con quattro assi a cammes in testa e compressore sviluppante ben 260 HP a 7500 giri al minuto.

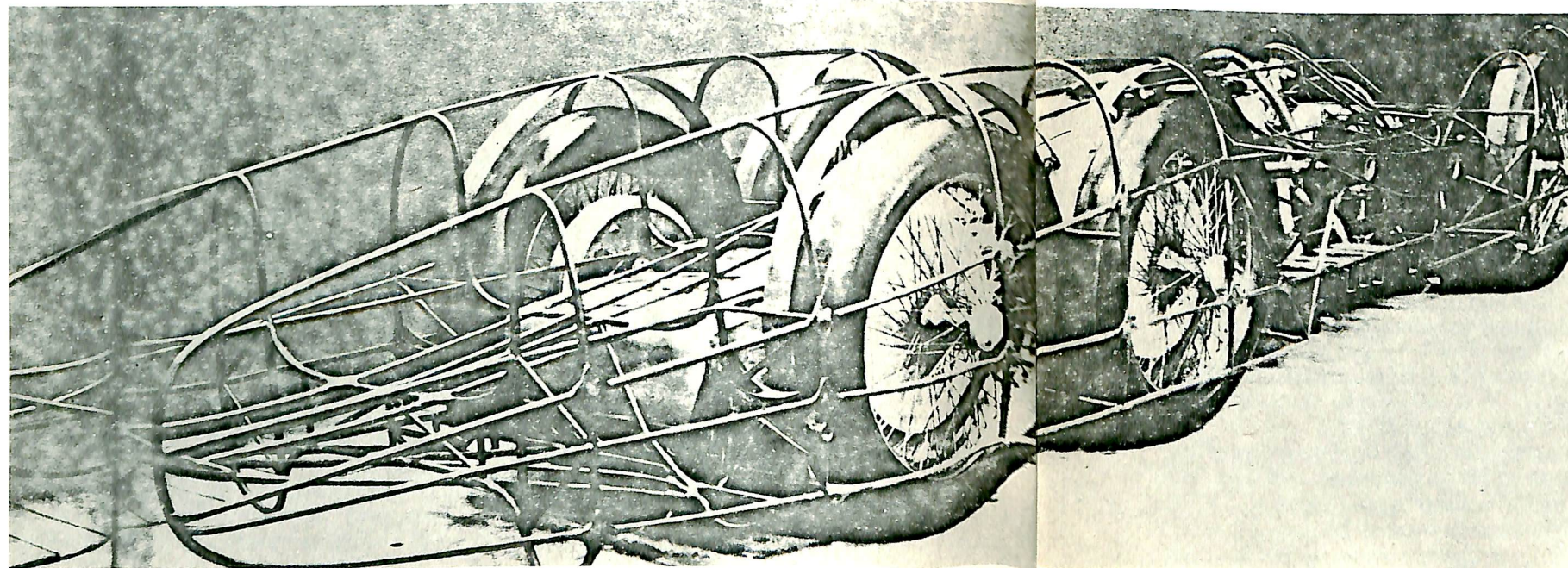
A cross section drawing of the engine that will be mounted on the Mercedes W 165 cars in 1939-40. It is an 8C 1500 cu. cm. engine with four camshafts and a compressor for 260 HP and 7500 RPM.

Coupe du moteur de la Mercedes W 165 de 1939-40. Il s'agit d'une huit cylindres 1500 cm³ avec quatre arbres à cammes en tête et compresseur produisant 260 HP à 7500 tours.

Una vista del potente motore aeronautico e della vettura preparata appositamente per i record. Delle sei ruote, quattro posteriori sono motrici.

A view of the powerful aircraft engine and of the car prepared for the records. There are six wheels four of which are driving wheels.

Vue du puissant moteur d'avion et de la voiture préparée pour les records de vitesse. Quatre roues sur six sont motrices.



veniva aumentata con rapporti di compressione maggiori, il telaio veniva modificato ed alleggerito, ma le prestazioni più elevate della vettura venivano annullate del maggior consumo di pneumatici.

Così nacque la vettura per la nuova formula che limitava il peso a 750 kg.

Caracciola ricomincia a correre: al Gran Premio di Francia con la W 25, si ritira al 25 giro, al Gran Premio di Germania, corre di nuovo ma si ritira al 14 giro.

Pian piano riprende la mano: il 9 settembre a Monza inizia la corsa ma a metà cede la vettura a Fagioli che arriva così primo.

Al Gran Premio di Spagna Caracciola è secondo.

Il 1935 lo trova sempre più in forma ed a Montecarlo, ove la sua carriera si era arrestata, ottenne il giro più veloce, poi a Tripoli riprende a vincere.

Seguono le vittorie di Eiffel, Gran Premio di Francia, del Belgio, Svizzera, Spagna.

Le bianche Mercedes sono ovunque in testa.

Nel 1936 muore Hans Nibel.

L'ufficio progetti modifica ancora una volta la vettura W 25, portandola a 4,7 litri e 450 HP ma senza il cervello del progettista la modifica non è molto felice: la W 25 non è perfetta. Solo Caracciola riesce a farla vincere.

Alice Hoffmann sposa Caracciola nel 1937.

Tre giorni dopo erano in viaggio per gli Stati Uniti, dove Caracciola avrebbe corso nella coppa Vanderbilt.

Qui appare per la prima volta la W 125, portata a 5.600 cc e 646 cavalli, ma le vetture non sembrano a loro agio su un circuito poco veloce dove invece le vetture americane mostravano una coppia più alta a regime inferiore.

Le vetture Mercedes apparivano per la prima volta in colore argento perché non si era trovato di meglio



Durante i records.
During the records.
Pendant les records.

che raschiare la vernice bianca per rientrare nel peso.

Incidentalmente, Caracciola fu costretto al ritiro per un guasto al compressore.

Scrivo Alice:

“Questi furono anni molto importanti per Rudy, perché egli tentava di dimostrarsi più forte della sua invalidità e lo fece così meravigliosamente! La mia vita con Rudy fu come se avessi due mariti: uno amava la casa e le torte che preparavo per il caffè del pomeriggio.

Un uomo tranquillo, nella casa e nel giardino. Sempre modesto, faceva di tutto per tenermi felice.

Quando eravamo a casa stava quasi sempre al sole.

L'altro marito, il corridore, non era complicato: nessuna eccitazione, nessuna fretta, nessun nervosismo, ma era il dittatore assoluto durante la

stagione delle corse ed io desideravo solo fare cose che gli facessero piacere il più possibile”.

Riposava nell'intervallo tra le gare e dopo ogni corsa non voleva sentir parlare di motori, di piloti e di gare, fino alla successiva. La tragedia e la commedia... nelle corse vi è parte di ambedue, si deve semplicemente imparare a viverci assieme.

Come moglie di Rudy Caracciola io lo imparai bene!

Mi piaceva vederlo guidare.

Spesso si disse che Rudy era un uomo senza nervi, ma egli era ben lontano dal guidare in modo puramente meccanico il suo sistema nervoso era infinitamente acuto e perfettamente equilibrato.

Era un dono di natura, questa assoluta armonia sia fisica che mentale ed emotiva”.

Nel 1937 la Mercedes viene riprogettata con cilindrata 5,6 litri 685 HP: si prepara la W 154.

La vettura risultò piuttosto difficile da guidare e questo concesse alla Auto Union un lotto di vittorie.

I record di velocità su terra occupano un capitolo a parte nella storia

della Mercedes.

Tutto ebbe inizio, quando, nonostante le difficoltà economiche, Hitler affermò che la Germania doveva raggiungere i record assoluti di velocità su terra e su mare.

Il record di Campbell apparteneva all'Inghilterra con 496 km/h. Una versione modificata dell'Auto Union da corsa, guidata da Bernd Rosemeyer raggiunse sull'autostrada di Francoforte 412 km/h sulla base misurata del miglio e del chilometro.

La Mercedes preparò una vettura per superare dapprima questa prestazione, tuttavia sembrava che la vettura tendesse a sollevare in velocità le ruote anteriori.

Venne migliorata la carenatura e per ridurre la resistenza all'avanzamento, si chiuse anche la presa d'aria anteriore eliminando il radiatore ed aggiungendo un serbatoio refrigerante pieno di ghiaccio. Nel gennaio 1936 tutto lo stato maggiore della Mercedes si trovava a Francoforte assieme a Caracciola e Brauchtsch ma il tempo si mostrava poco propizio al tentativo.

E' noto che il 28 gennaio Caracciola raggiunse 445 km/h superando il record dell'Auto Union ed è noto che Rosemeyer che si trovava sul posto volle tentare ancora nonostante un pericoloso vento laterale rimanendo ucciso nell'uscita di strada della sua vettura.

La Mercedes sviluppava già dal 1936 il progetto di una vettura apposta per battere il record assoluto. Il progetto ebbe il nome di tipo 80.

Il motore doveva essere derivato da un tipo aeronautico, capace di fornire 1300 HP, da usare in coppia sulla stessa vettura.

Kissel, capo del servizio progetti della Daimler Benz, prese contatto con Porsche, allora già indipendente, per ottenere uno studio preliminare della vettura da record. Nel marzo 1937 il progetto prende forma e secondo i calcoli la vettura con 2200 HP a 3500 giri avrebbe raggiunto 550

km/h; per la sicurezza la potenza avrebbe dovuto essere aumentata a 2500 HP.

Così si preparano modelli da provare nella galleria a vento, sino a raggiungere i migliori risultati, con un coefficiente di forma = 0,18 ed una sezione frontale di 180 dm² solamente.

Nel frattempo, con lo stesso motore preparato dalla Daimler Benz, un Messerschitt B 109 raggiunse il record di velocità in aria con 610 km/h.

Nel settembre 1938 Eyston superò il record di Campbell, con 553 km/h, poi Jhonn Cobb con 563 km/h poi ancora Eyston con 574 km/h, ciò rendeva necessario rivedere i calcoli per puntare sui 600 km/h.

Il motore Daimler Benz 601 di 33.900 cc venne modificato nel tipo 603 di 44.500 cc.

Non c'era cambio di velocità perché Porsche pensava che la notevole coppia del motore sarebbe stata più che sufficiente per portare la vettura in velocità.

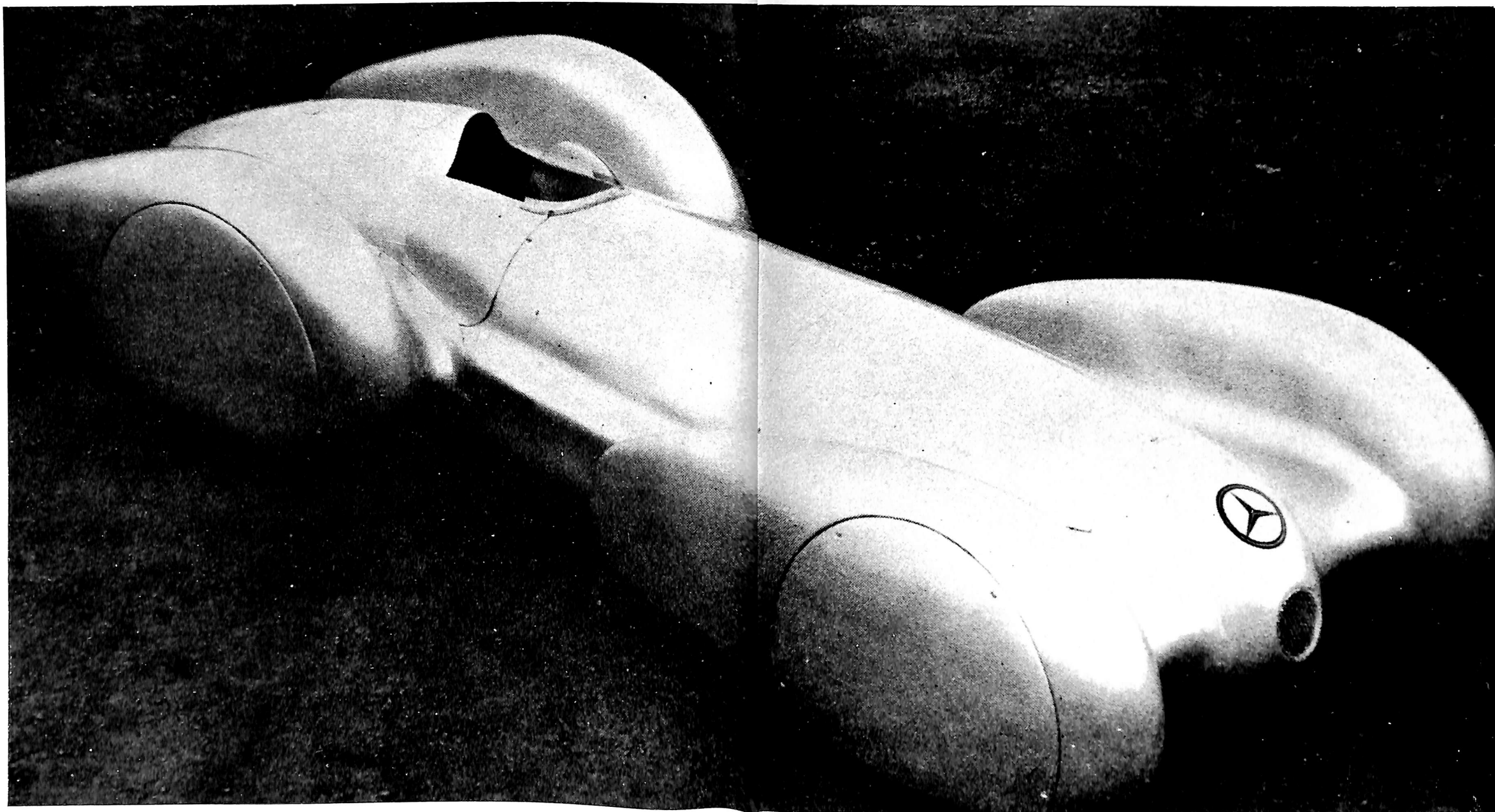
Il telaio era costituito da due longheroni tubolari e portava 3 assi di cui due collegati al motore.

Il differenziale era dotato di un dispositivo di regolazione sensibile ad una differenza di rotazione fra le due ruote, di soli 5 giri/min.

La distanza di frenatura fu stabilita in 1,5 km ed i freni a tamburo furono calcolati di conseguenza, adottando tamburi alettati per il raffreddamento, del diametro di 500 mm, ciascuno con 4 ganasce, quindi ben 24 ganasce sulle 6 ruote.

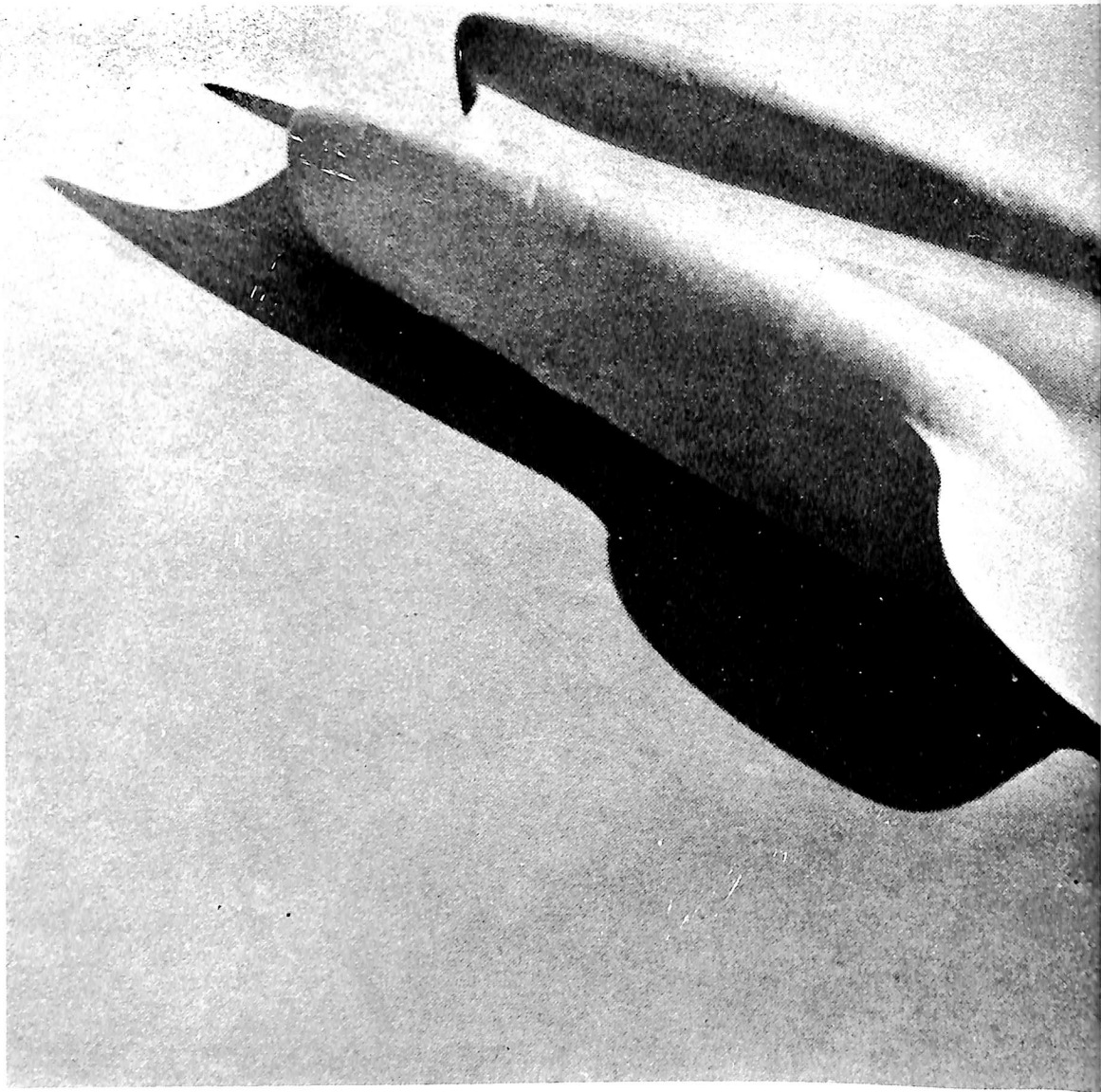
Poco dopo il marzo 1939 un Messerschitt 209 con motore DB 601 V12 raggiunse 755 km/h con la potenza di 1550 HP a benzina e 2300 HP con metanolo per la durata max di un minuto.

Il momento della prova si avvicinava, ma nello stesso tempo ebbero inizio le ostilità ed il progetto che avrebbe dovuto essere ripreso dopo la guerra, a distanza di pochi mesi, rimase per anni in un box della



Una delle Mercedes preparate con carenatura per i records del 1937.
One of the streamlined Mercedes prepared for 1937 records.
Une Mercedes carénée préparée pour les records de 1937.

**VARIAZIONI DI INDIRIZZO, ERRORI O MANCATI RECAPITI
VANNO SEGNALATI ESCLUSIVAMENTE ALLA SEGRETERIA GE-
NERALE DI TORINO.
NUOVI ABBONAMENTI VANNO EGUALMENTE INDIRIZZATI IN
SEGRETERIA GENERALE.**



La impressionante Mercedes tipo 603 a sei ruote progettata per superare i 600 km/ora.

The impressive 603 Mercedes (six wheels) designed for a speed of 600 km/h.

L'impressionante Mercedes type 603 à six roues projetée pour dépasser les 600 km/heure.

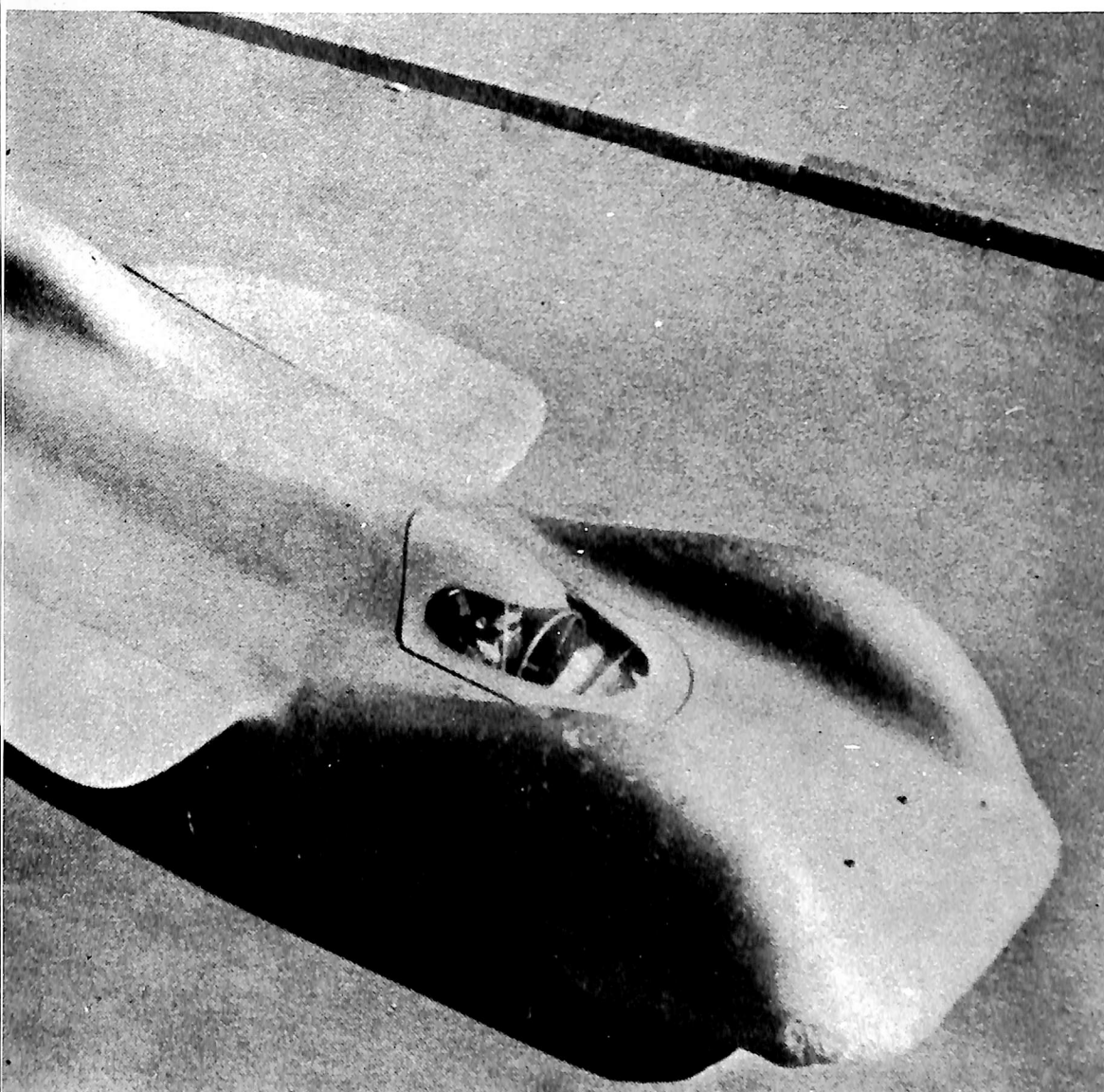
fabbrica ad Unterturkeim.

Altri Gran Premi ed altre vittorie si accumularono sull'albo d'oro e Caracciola era sempre l'uomo di punta.

La W 165 venne messa a punto nel giro di 9 mesi per partecipare e vincere il Gran Premio di Tripoli, nella nuova formula 1500 cc.

La vettura con motore V 8 di 260 HP, venne tenuta segreta fino all'ultimo.

Per facilitare la partenza, oltre la



bandiera dello starter (Italo Balbo) c'erano delle luci rosse e verdi. Neubauer ordinò di attenersi alle luci così mentre lo starter esitò nell'abbassare la bandiera e con lui tutti i corridori, Lang e Caracciola scattarono alla luce verde con un secondo e mezzo di vantaggio.

Una delle ultime grandi gare vinte da Caracciola fu il Gran Premio del Nurburgring, luglio 1939.

Tempo freddo, ventoso, con occasionali scrosci di pioggia; Lang partì

in testa ed aumentava il vantaggio ad ogni giro, poi alla fine del terzo rientra ai box e scende dalla macchina.

Caracciola passò quindi in testa con sempre maggiore sicurezza man mano che la pioggia aumentava, finché vinse.

Durante la guerra Caracciola si ritirò a Lugano con la moglie e visse con i suoi risparmi sino al momento della ricostruzione: quando nel 1950 la Daimler Benz riprese in mano due

delle vetture W 163 3 litri del 1939.

Altre due vennero rinvenute fra i rottami e con tutte si misero assieme due vetture per correre ed una per le prove.

Così Caracciola tornò alle corse.

Ricorderemo ancora la Mille Miglia nel 1952 dove apparvero per la prima volta le 300 SL.

Bracco giunse primo su Ferrari, Caracciola seguiva Kling e Fagioli a soli 8 minuti, dopo aver guidato a 175 km/h di media per tredici ore, all'età di 51 anni.

“Pensandoci bene, disse la moglie, il destino è stato gentile con lui.

Me lo ha preso prima che la vecchiaia e la sofferenza potessero farlo sentire inutile e misero.

Un uomo vitale come Rudy non poteva essere nato per questo destino”.

g.t.

La Mercedes W 125 di Caracciola al via a Pescara per la Coppa Acerbo del 1937.

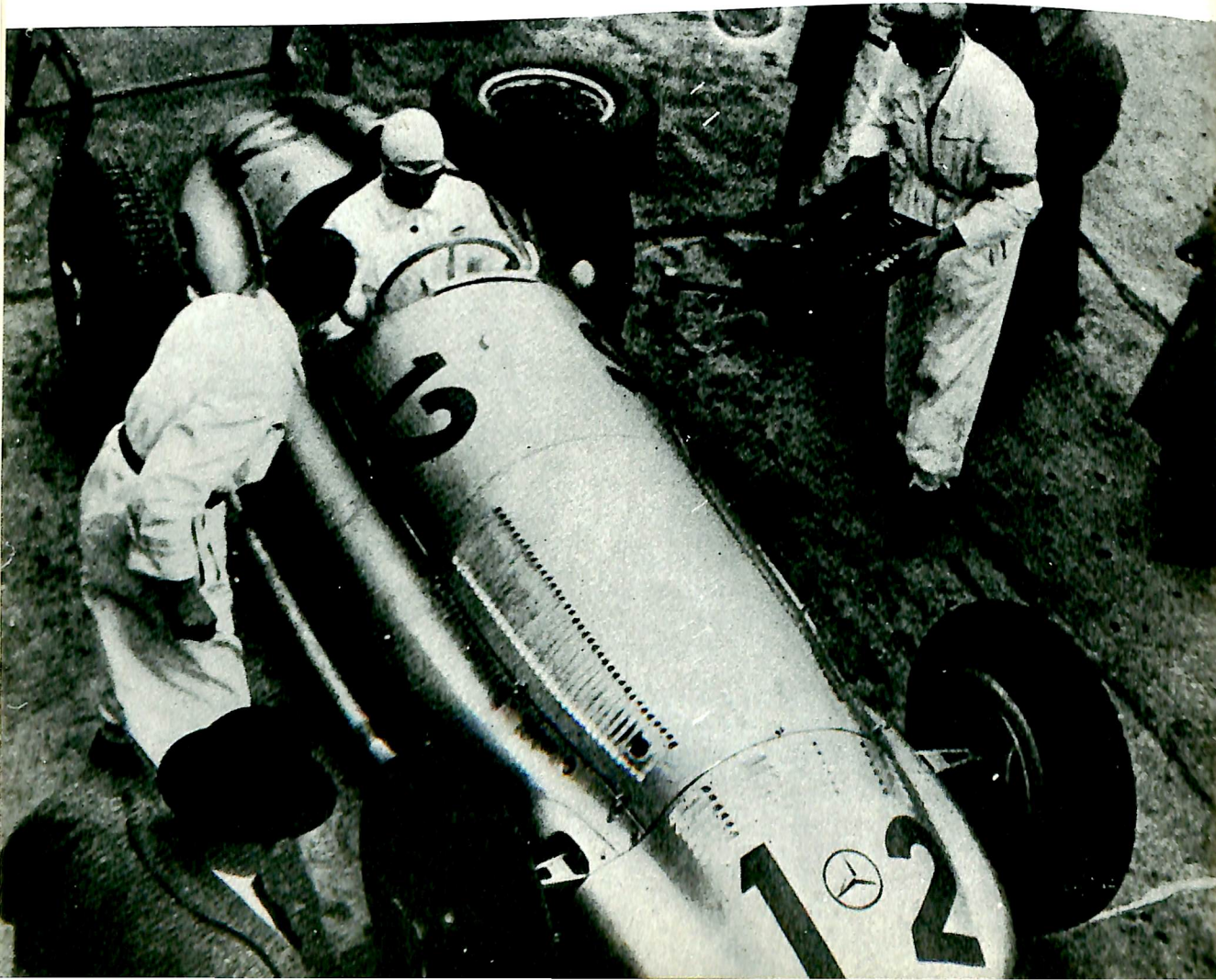
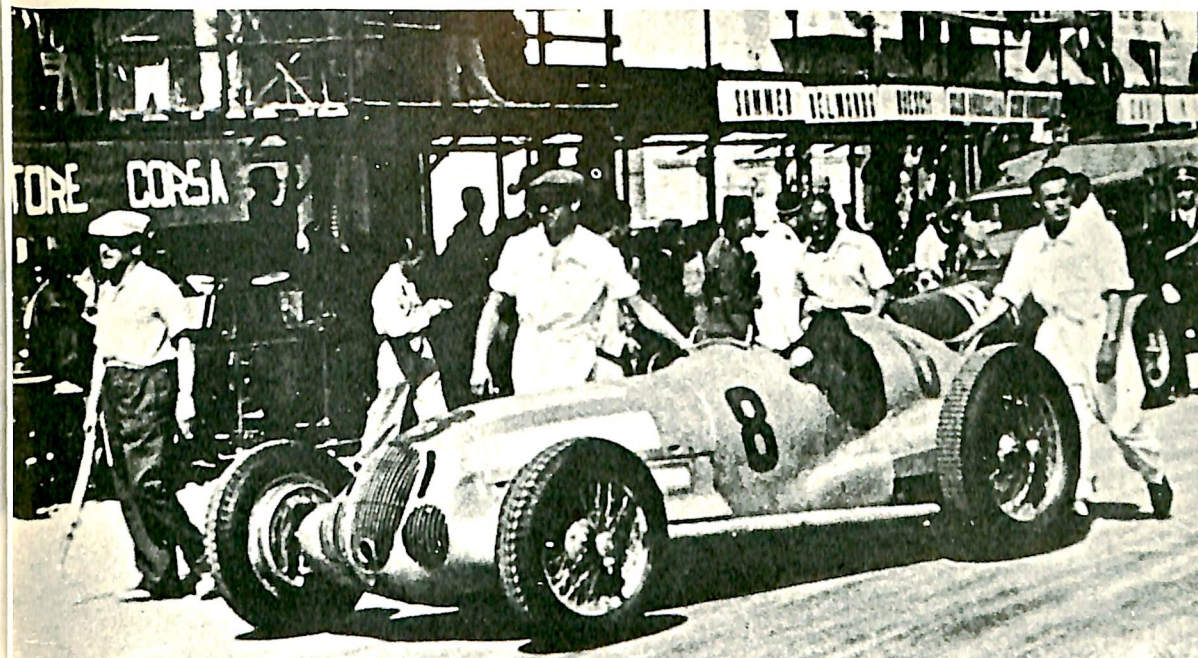
The W 125 Mercedes of Caracciola at the Pescara Grand Prix (Coppa Acerbo 1937).

La Mercedes W 125 de Caracciola au départ de la Coupe Acerbo à Pescara en 1937.

Poco prima del via al Nurburgring nel 1939. Caracciola conquisterà con la nuova Mercedes W 165 ad otto cilindri una delle sue ultime grandi vittorie.

At the Nurburgring start in 1939, Caracciola will win with a W 165 (8C) his last great victory.

Au départ du Nurburgring en 1939. Ce sera une des dernières grandes victoires de Caracciola sur sa Mercedes W 165.



BIBLIOGRAFIA

THREE POINTED STAR	DAVID SCOTT MONCRIEFF	
	CASELL LONDRA	1966
THE COMPLETE MERCEDES STORY	ROBERT NITSKE	
	AUTOBOOKS BURBANK CALIFORNIA	1965
THE MERCEDES BENZ STORY	WILLIAM STEINWEDEL	
	CHILTON BOOK CO PHILADELPHIA	1969
THE MERCEDES BENZ RACING CARS	KARL LUDVIGSEN	
	BOND PARKURST BOOK CALIFORNIA	1971
THE GRAND PRIX MB TYPE W 125 - 1937	DENIS JENKINSON	
	ARCO PUBLISHING CO. NEW YORK	1970
THE THE 300 SL MERCEDES	DENIS JENKINSON	
	PROFILE PUBLICATION LONDRA	1967
MERCEDES BENZ 300 SL	ROBERT NITSKE	1974
AUTOMOBILE QUARTERLY	VOL. 7 N. 7	1968

I PILOTI DEL MESE

di Augusto Costantino

LUGLIO: ALBERTO ASCARI

Alberto Ascari, figlio del grande campione Antonio Ascari, era nato a Milano il 13 luglio 1918. Aveva ereditato dal padre tutta la classe e la passione di pilota a livello mondiale. Come molti altri sportivi arrivò alla carriera automobilistica dalle gare motociclistiche. Debuttò nel campo delle corse su quattro ruote alla Mille Miglia del 28 aprile 1940. Dopo la parentesi della guerra, rientra in pista con la vittoria a Modena, il 28 settembre 1947, su una Maserati quattro cilindri. Passato pilota ufficiale della Ferrari, nel 1949, si laureò Campione del Mondo 1952 e 1953, la prima volta con undici Gran Premi, la seconda con sette.

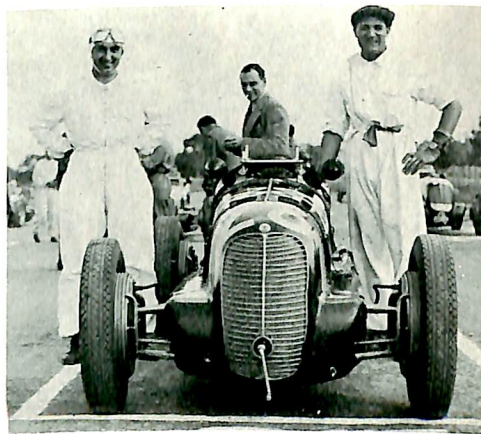
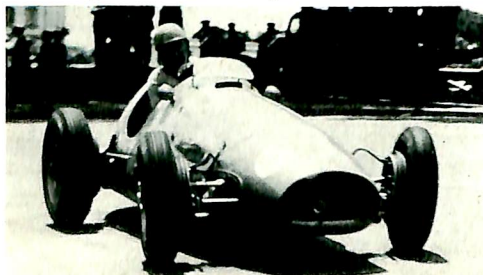
Dopo queste conquiste, lasciò la Ferrari e passò alla Lancia vincendo la Mille Miglia del 1954. In F 1, sempre per la Casa torinese, il 27 marzo 1955 vinceva il Gran Premio del Valentino e il nove maggio il Gran Premio di Napoli. Qui il suo destino si intreccia con quello di suo padre come tasselli di un solo mosaico. L'Alfa Romeo P2 tenuta a battesimo da Antonio Ascari e la Lancia F 1 di Alberto Ascari, erano state progettate entrambe da Vittorio Jano; le coincidenze si susseguono ancora nel quadro dei due piloti.

Il 22 maggio 1955, Alberto Ascari è al Gran Premio di Montecarlo, la sua Lancia è in testa, ma al novantunesimo giro, sulla chicane, si blocca la ruota anteriore destra e

1953, al X Gran Premio di Napoli Alberto Ascari sulla Ferrari quattro cilindri. Si riconfermerà campione del mondo anche in quell'anno.

1953. X Grand Prix of Naples. Alberto Ascari on his Ferrari 4 C. He will be confirmed World Champion on that occasion.

1953. Au Xème G.P. de Naples Ascari sur Ferrari 4C court pour devenir champion du monde.



9 aprile 1940. Targa Florio. Un'ottima immagine di un giovanissimo Alberto Ascari debuttante sulla Maserati vendutagli dall'amico Gigi Villorosi. La vettura è un tipo 6CM, il meccanico è Facetti senior. (autore F. Testi).

April 9th 1940 Targa Florio. The young Ascari starts racing with a Maserati purchased from Gigi Villorosi. The car is a 6CM, mechanic is Facetti senior. (Author F. Testi).

Avril 1940. Targa Florio. Une belle photo d'Albert Ascari débutant sur Maserati, une voiture que lui a vendu son ami Gigi Villorosi. La voiture est une 6CM, le mécanicien est Facetti senior (auteur F. Testi)

il pilota vola in mare a centocinquanta chilometri orari. Viene ripescato in condizioni relativamente buone e il ventisei maggio, a quattro giorni dall'incidente, ritorna a Milano e si reca a Monza dove si svolgono le prove della 1000 chilometri. Festeggiato dal clan della Ferrari chiede a Castellotti di lasciargli provare una macchina — la sport 3 litri — per collaudare il suo stato di salute; dopo due giri, uscito dalla seconda di Lesmo, nell'imboccare la curva che ora porta il suo nome, compie un'improvvisa frenata, la Ferrari striscia sull'asfalto, esce di pista, si capovolge e il pilota viene proiettato a una ventina di metri. Alberto Ascari moriva in ambulanza mentre veniva trasportato all'ospedale di Monza, allo stesso modo come era morto suo padre, alla stessa età di trentasei anni, alla stessa data del giorno ventisei. Con Antonio e Alberto Ascari l'Italia perdeva due autentici campioni.

AGOSTO: ACHILLE VARZI

Nato a Calalze in provincia di Novara l'8 agosto 1904, Achille Varzi è arrivato all'automobilismo dalla motocicletta. Il 1928 è l'anno della sua consacrazione al volante di un'Alfa Romeo P2 al Gran Premio d'Europa a Monza; aveva ventiquattro anni e da quel giorno grandi successi e notorietà mietono il suo cammino. La sua rivalità — in senso del puro sport — con Tazio Nuvolari è passata alla storia dell'Automobilismo.

Soprattutto Achille Varzi crea uno stile di guida, in contrasto con l'irruenza del suo antagonista; si racconta che la sua azione in corsa era uno spettacolo a sé, un miracolo di precisione, di morbidezza, di continuità, senza un sussulto in stato di decelerazione, senza uno strappo in ripresa. Non aveva preferenze di tracciati; era sempre maestro a Monza come alla Targa Florio, a Tripoli come a Montecarlo. Della professione tendeva fare un'arte, creando uno stile che rimase ineguagliabile; la cura, la scrupolosità a ogni dettaglio della macchina e di se stesso prima di ogni gara rasentava la pignoleria, ma Achille Varzi non lasciava niente al caso. Compiva un metodico studio della strada di corsa, delle macchine degli avversari, con intelligenza e una visione anticipata quasi medianica. La dote fondamentale del pilota piemontese era la grande classe che tutti ammiravano; non dava il "brivido" ma "convinceva", in ogni occasione, con estrema calma, come se fosse senza nervi.

Nessuno poteva pensare che Achille Var-



Achille Varzi alla partenza della Parma-Poggio di Berceto nel 1934 (autore F. Testi).

Achille Varzi at the start of the Parma-Poggio di Berceto race in 1934 (author F. Testi).

Achille Varzi au départ de la course Parme-Poggio di Berceto en 1934 (auteur F. Testi).

zi, campione di alto livello, avesse un incidente; infatti nella sua lunga carriera e nelle sue innumerevoli prestazioni non gli era mai capitato niente, se si eccettua la corsa di Tunisi del 1935. Pure questo pilota così calmo, così ragionatore, così calcolatore, doveva morire in un banale incidente. Durante gli allenamenti per il Gran Premio di Svizzera sul circuito Bremgarten, l'Alfa Romeo sbanda sulla strada viscosa di pioggia, slitta per parecchi metri, si raddrizza sotto la correzione del pilota, per rigirarsi subito dopo in una mezza piroetta e urta con la coda contro l'unico paletto del tratto in leggera scarpata che fiancheggia la strada, precipita, si rovescia su se stessa uccidendo sul colpo il corridore. Era il 30 giugno 1948; Achille Varzi, l'uomo che ha caratterizzato un'epoca e una scuola, è morto a quarantaquattro anni.

Achille Varzi con la Sunbeam 500 all'XI G.P. delle Nazioni il 2 settembre 1930. E' da notare la perfetta eleganza del pilota che lo renderà famoso quanto il suo perfetto stile di guida. (autore F. Testi).

Achille Varzi on the Sunbeam 500 at the XI G.P. of the Nations in September 1930. Note the smartness of the driver who became famous due to it just as due to his perfect way of driving his car. (author F. Testi).

Achille Varzi sur la Sunbeam 500 au XI G.P. des Nations le 2 septembre 1930. Observez la parfaite élégance du conducteur qui le rendra fameux tout comme son style de conduite parfait (auteur F. Testi). Copyright F. Zagari.





LINEA
PININFARINA

da 40 anni
la tradizione del nuovo

NOTIZIARIO

VI RIEVOCAZIONE STORICA DEL CIRCUITO DEL MUGELLO

Con leggero anticipo sulla scadenza storica e sulla data dello scorso anno, per ragioni di calendario sportivo, si è tenuta quest'anno l'attesa sesta rievocazione dello Storico Circuito del Mugello, brillantemente organizzato dal Club Auto Moto d'Epoca Toscana. Il tempo non è stato clemente del tutto, specie durante la prima giornata, in cui i concorrenti hanno dovuto percorrere il secondo giro del vecchio Circuito sotto un vero e proprio diluvio: gli spyders erano pieni d'acqua come barche in alto mare, ma i concorrenti sono rimasti imperturbabili (fra la sorpresa di tutti!).

La giornata di domenica, sulla pista dell'Autodromo Nazionale del Mugello, ha potuto avere un regolare svolgimento con un tempo solo leggermente increspato. Come al solito la manifestazione è stata divisa in due prove.

Il giorno 23, raduno e prova stradale di

regolarità sul circuito classico, da percorrere due volte con partenza ed arrivo a Scarperia, con l'intermedio di tre controlli orari; la prova era aperta a tutte le vetture costruite fino al 31/12/1940 ed a quelle sport, corsa e Gran Turismo di provata destinazione sportiva e di particolare interesse storico, costruite fino al Dic. 1960.

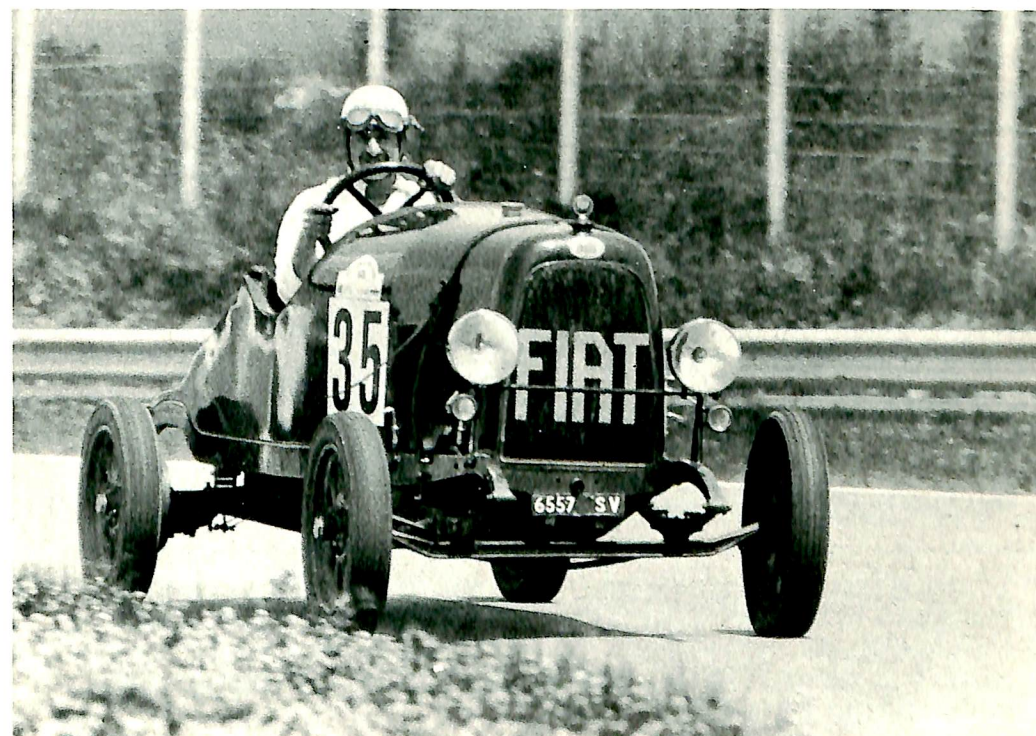
La vittoria è andata ad Emanuele Marciano su Lancia Appia Zagato con 7 penalità, seguito da Biselli su Fiat 508 S, da Piccolo su Mercedes 300 SL. La conclusione si è avuta a Scarperia alle 21,30.

La domenica mattina alle undici appuntamento all'Autodromo del Mugello per la serie di prove in pista. Le vetture vengono suddivise in raggruppamenti a cui è assegna-

Il concorrente Ronco impegnato in circuito con la sua 501S.

Ronco with his 501S.

Le concurrent Ronco sur sa 501S.



to un tempo minimo di percorrenza sul giro: le partenze saranno date con intervalli di 10" fra ciascun mezzo. Questi i raggruppamenti:

1° Ragg.to Vetture prodotte fino al 1940. Cil.ta fino a 1000 cc. Tempo 5'

2° Ragg.to Vetture sport/corsa fino al '60. Cil.ta fino 1100 cc. Tempo 3',30"

Ragg.to Vetture sport/corsa fino al '60. Cil.ta oltre 1100 cc. Tempo 3',30"

3° Ragg.to Vetture Gran Tur.mo fino al '60. Cil.ta fino 1100 cc. Tempo 3',30"

Ragg.to Vetture Gran Tur.mo fino al '60. Cil.ta fino 1600 cc. Tempo 3',30"

4° Ragg.to Vetture Gran Tur.mo fino al '60. Cil.ta oltre 1600 cc. Tempo 3',30"

Se il sistema seguito dagli organizzatori ha tolto ogni spettacolarità a questa manifestazione, e lo scopo era evidente, deve però aver fornita una delle migliori occasioni ai concorrenti per godersi le prestazioni del proprio mezzo su quello che, al di là di ogni critica tecnica, rimane uno dei tracciati più belli e suggestivi creati di recente.

f.z.

Biselli seguito da Mandelli entrambi con le Fiat 508S.

Biselli followed by Mandelli, both on Fiat 508S.

Biselli suivis par Mandelli, tous les deux sur Fiat 508S.

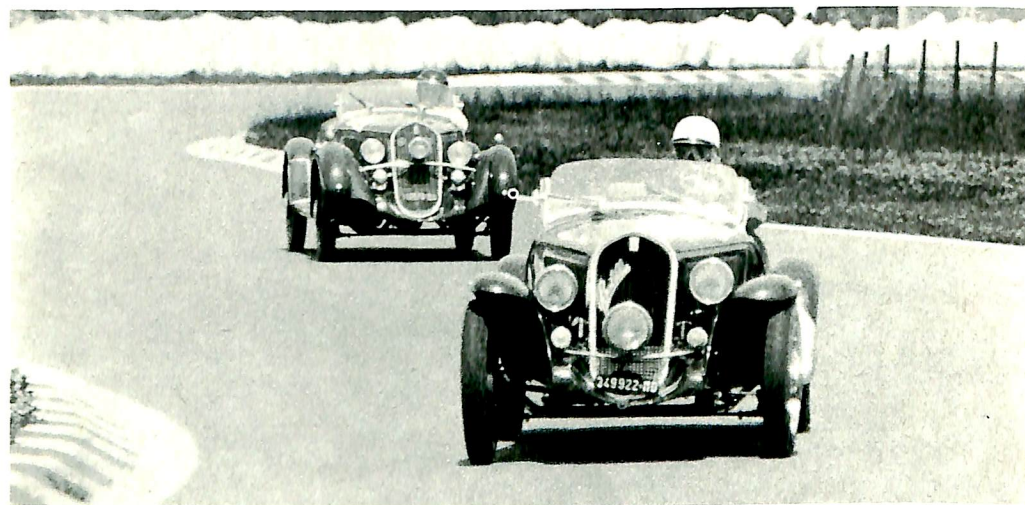
L'Ansaldo di Paolo Forti sul circuito stradale.

The Ansaldo of Paolo Forti running along the road circuit.

L'Ansaldo de Paolo Forti sur le circuit routier.



Copyright F. Zagari



VARIAZIONI DI INDIRIZZO, ERRORI O MANCATI RECAPITI VANNO SEGNALATI ESCLUSIVAMENTE ALLA SEGRETERIA GENERALE DI TORINO. NUOVI ABBONAMENTI VANNO EGUALMENTE INDIRIZZATI IN SEGRETERIA GENERALE.

PASSEGGIATA SUI COLLI BERICI

Merita di essere segnalata questa piccola passeggiata sociale che il dinamico Circolo Veneto ha organizzato per il 2 giugno.

Non vi era nulla di speciale nella passeggiata se non la partenza. Il ritrovo, e la successiva partenza appunto, ha avuto luogo da Caldogno piccolo centro a pochi chilometri da Vicenza che diede i natali a Giustino Cattaneo, il famoso progettista che legò il suo nome a soluzioni d'avanguardia e soprattutto all'Isotta Fraschini con la quale ha finito per identificarsi.

Nel Municipio di Caldogno, con la presenza del Sindaco ed altre autorità comunali, ha avuto luogo una brevissima cerimonia che si è conclusa con la scoperta di una lapide, murata nell'ingresso del palazzo comunale, e con la scritta: Giustino Cattaneo - illustre progettista dell'automobile - 1881/1973 - il C.V.A.E.

La targa è stata offerta dal Circolo Veneto che ha fatto riscoprire questo illustre cittadino agli abitanti di Caldogno che ne erano del tutto ignari.

Il fatto ha provocato una piacevole reazione con alcuni articoli su giornali locali relativi a Giustino Cattaneo ed alle vetture d'epoca. La giornata è proseguita con una bella passeggiata disturbata a tratti dalla pioggia. Ma ciò che ci preme far rilevare è lo spirito che ha animato la giornata, che l'ha motivata insomma.

Un livello di serietà e di educazione per la storia dell'automobile che dovrebbe far

riflettere quanti organizzano, a volte, sfilate carnevalesche non sempre consone a quell'etica ed a quella impostazione che dovremo tenere presente sempre.

Organizzatori responsabili in particolare il vicepresidente Federico Tagliapietra ed il consigliere Crispino Moretti, coadiuvati naturalmente da tutto lo staff del Circolo.

L'AUTOMOBILE HA NOVANT'ANNI

Si è sempre dibattuto il problema di chi abbia inventato l'automobile e quale si possa considerare la prima vera vettura. Molte le paternità francesi, tedesche ed italiane.

Con una decisione il Museo della scienza e della tecnica di Monaco di Baviera ha stabilito che l'automobile nacque il 3 luglio 1886 allorché Karl Benz guidò per le strade di Mannheim la sua prima incerta vetturella.

Così l'automobile compie novant'anni. Per celebrare degnamente l'avvenimento il Museo di Monaco ha allestito una mostra permanente, aperta sino al 26 settembre, che illustra l'evoluzione dell'auto attraverso i modelli della Mercedes Benz.

Nello stesso tempo, ai primi giorni di luglio, una vetturella Benz ha ripercorso a Mannheim le stesse strade che novant'anni prima videro l'esordio del nuovo mezzo di trasporto.

LIBRERIA DELL'AUTOMOBILE

di G. Nada

Corso Venezia, 43 - 20121 Milano - Tel.: 02/706624

Libri di automobilismo e motociclismo, veteran e classic turismo.

Richiedete il catalogo

ATTIVITA' ROMANA

Il Circolo Romano La Manovella ha organizzato il Rally degli Etruschi dal 23 al 25 aprile e l'Esse Uno 76, patrocinato dal Messaggero, dal 25 al 29 giugno. Sul prossimo numero daremo una cronaca più ampia.

BRUNO NESTOLA

E' scomparso tragicamente una domenica di luglio Bruno Nestola noto giornalista dell'automobile. Collaborò alle maggiori riviste italiane e seguì per un certo periodo la Formula Uno per la quale stese degli articoli corredati di disegni tecnici, nei quali era bravissimo, che ancora oggi fanno testo. Collaborò anche a La Manovella. Lascia moglie e due figli in giovane età. Aveva poco più di quarant'anni.

terme di miradolo

PROV. PAVIA
A SOLI 35 KM. DA MILANO

ACQUISTA MACCHINE ANTICHE, VECCHIE,
MONOPOSTO E COMUNQUE IMPORTANTI
Scrivere a:

S.p.A. TERME DI MIRADOLO
CASELLA POSTALE 3465
20100 MILANO

- * TUTTE LE CURE TERMALI
 - * GRANDE PARCO * PISCINA
 - * TENNIS * EQUITAZIONE
-
- * MUSEO MACCHINE ANTICHE

VARIAZIONI DI INDIRIZZO, ERRORI O MANCATI RECAPITI VANNO SEGNALATI ESCLUSIVAMENTE ALLA SEGRETERIA GENERALE DI TORINO.
NUOVI ABBONAMENTI VANNO EGUALMENTE INDIRIZZATI IN SEGRETERIA GENERALE.

E' USCITO UN BREVE CICLOSTILATO CON LA TESTATA DI ASIPRESS INFORMAZIONI.
IN ESSO SONO RIPORTATE TUTTE QUELLE BREVI NOTIZIE CHE NON POTEVANO TROVARE SUFFICIENTE SPAZIO SU LA MANOVELLA SIA PER LA CADENZA BIMESTRALE CHE PER LO STESSO CARATTERE DELLA RIVISTA.
ASIPRESS INFORMAZIONI ESCE OGNI QUINDICI GIORNI E VIENE INVIATO, PER ORA, SOLTANTO ALLE SEGRETERIE DEI VARI CLUBS FEDERATI.
I CLUBS DOVRANNO PORTARE A CONOSCENZA DEI PROPRI SOCI QUELLE NOTIZIE DI INTERESSE COLLETTIVO.
VI TROVANO SPAZIO LE MANIFESTAZIONI DI IMMINENTE ATTUAZIONE, ANCHE SE A CARATTERE LOCALE.
A QUESTO SCOPO SI PREGANO LE VARIE SEGRETERIE DI INVIARE TEMPESTIVAMENTE BREVI FLASH INFORMATIVI DIRETTAMENTE IN VIA BUOZZI A TORINO.
PERTANTO LA MANOVELLA OSPITERA' SOLTANTO QUELLE NOTIZIE DI CARATTERE GENERALE PARLANDO DI MANIFESTAZIONI GIA' AVVENUTE CHE RIVESTANO UN INTERESSE PARTICOLARE.
RITENIAMO SIA UN ULTERIORE PERFEZIONAMENTO DEL SETTORE INFORMATIVO BASILARE PER LA VITA DELL'ASI.
LA RIUSCITA ED UN SERVIZIO SEMPRE MIGLIORE DIPENDONO IN BUONA PARTE DALLA SOLLECITUDINE E DALLA COLLABORAZIONE CHE LA SEGRETERIA DI TORINO RICEVERA' DAI CLUBS.

PREGHIAMO VIVAMENTE I SOCI E GLI ABBONATI ALLA MANOVELLA DI SEGNALARE DIRETTAMENTE ALLA NOSTRA SEGRETERIA GENERALE - IN VIA BRUNO BUOZZI, 6 10121 TORINO - GLI EVENTUALI CAMBIAMENTI DI INDIRIZZO, ERRORI, MANCATI RECAPITI CHE SI DOVESSERO REGISTRARE.
PER UNA MIGLIORE E PIU' SOLLECITA EVASIONE VI PREGHIAMO ANCHE DI INVIARE DIRETTAMENTE A TORINO RICHIESTE DI NUOVI ABBONAMENTI.
QUESITI TECNICI VANNO INDIRIZZATI ALLA APPOSITA COMMISSIONE IL CUI INDIRIZZO E' SEGNATO ALLA FINE DI QUESTO FASCICOLO.
LA RIVISTA NON PUO', PER MOTIVI OVVI, RISPONDERE DIRETTAMENTE A TUTTI I CHIARIMENTI, RICHIESTE, QUESITI TECNICI CHE LE VENGONO SOTTOPOSTI.
PER NON SOTTRARRE SPAZIO AI TESTI NON VI E' UNA RUBRICA DI CORRISPONDENZA CON I LETTORI.
LE COMMISSIONI CULTURALE, TECNICA E MANIFESTAZIONI SONO A VOSTRA DISPOSIZIONE PER TUTTI I CHIARIMENTI NECESSARI.
INVIATE A LA MANOVELLA SOLAMENTE LE RICHIESTE OD OFFERTE DI COMPRA-VENDITA PER L'APPOSITA RUBRICA.

ENGLISH

LANCIA IS SEVENTY PAG. 55

To recollect this important date, Augusto Costantino reviews the past activities of the Firm from the beginnings.

When in 1969 Lancia was absorbed by Fiat many "fans" of the old Turinese firm feared that it was the end of Lancia as such.

This did not happen and Lancia continues its march as a car manufacturer full of prestige. Just this year the Firm presented its new de luxe models: the Gamma Berlina and the Gamma Coupé, whilst the speedy Stratos won world championships in rallies.

The firm was founded in 1906 by Vincenzo Lancia a former Fiat test driver, who used at first premises belonging to Itala in via Ormea, Turin. Here the "Alfa" was born, the first Lancia car with a four cylinders 2543 cu. cm. motor and a very careful make.

In 1910 workshops are moved to Via Monginevro, occupying a vast area and the factory enjoys an increasing success up to the legendary Lambda manufactured in 1921. Aprilia follows, a famous car of the House and just in that year Vincenzo Lancia dies.

The death of the founder did not influence the further developments of the House. In the second post-war period Lancia launched its Aurelia, a refined car which consolidated the prestige of the House. In 1957 the typical sky-scraper for the management of the Firm was inaugurated in Turin in a street bearing the name of Vincenzo Lancia. Numerous sports records were beaten in the Fifties.

Then modern works were built in Chivasso, near Turin, and some time later in Verrone. Lancia is always a vanguard Firm and has 11.000 employees. After 70 years Lancia is still running ahead with the same spirit of 1906, the spirit of late Vincenzo Lancia.

SOME WORDS ABOUT CISITALIA PAG. 16

In Mantua, the town of Tazio Nuvolari who was in his last years of activity a racer of Cisitalia, a meeting called first International Cisitalia Meeting was held on the occasion of the thirtieth anniversary of this little-great House that lured the entire world years ago.

The impressing Grand Prix, sent expressly from the Porsche Museum of Stuttgart (Germany) was much admired just as the small sedan of Delio Galassi, the first Cisitalia with Pininfarina coachwork, a performance that made it famous throughout the world. And further the single-seater D46, the little saloon 2800 of Nino Balestra, sundry versions of the "Nuvolari" spider and finally some saloons and cabriolets.

Thousands of persons visited the cars exhibited along the Tea Circuit, where the Cisitalia cars were protagonists in 1946 with Nuvolari and in 1948 with Bonetto.

Later on in the splendid Horses Hall of the Tea Palace the Meeting was held, whilst the cars were parked in the gardens. Many speeches were delivered and applauded. Let us mention those of Franco Marengi, President of the Mantua Automobile Club, Nino Balestra, Cesare de Agostini, Corrado Millanta, Rodolfo Hruska, Giovanni Savonuzzi.

Engineers Hruska and Savonuzzi were the designers in cooperation with engineer Giacosa of the Cisitalia cars and their presence in Mantua was really significant. Carlo Dusio arrived expressly from Buenos Aires and drove a D46 (single seater) along the Tea Circuit.

Many causes contributed to the revival of the Cisitalia mythus in Mantua: the lattice chassis invented by Giacosa and applied by Piero Dusio to the Cisitalia cars for the first time in the world, the two-seater evolved by Savonuzzi, the famous Pininfarina's streamlined coachwork, the incredible Grand Prix conceived by Porsche... and so many other things. In front of the sophisticated masterpiece called Grand Prix one must admit that some automobiles are not mere mechanisms but something more... a cultural achievement.

It is not a case that a Cisitalia Coupé is permanently exhibited in the Museum of Modern Art of New York as a "self propelling sculpture". The success of this meeting, so different from the ordinary ones, was immense. A banquet closed the ceremonies, offered by the Mantua Automobile Club.

During the banquet medals and plaques were distributed and the Cisitalia International Club was officially set up. All those who own a Cisitalia throughout the world are invited to join free of charge.

BENZ STORY — RUDOLF CARACCIOLA PAG. 32

This racer occupies an important place in the history of Daimler Benz told by Giacomo Tavoletti in "Manovella". He was born in 1901 in Remagen and died in a clinic in 1959. His second wife Alice Hoffmann told that fate was after all kind to him, as he died before being old and suffering and thus feeling useless and miserable. In this short story we see Caracciola, Rudy for the friends, always trying to give the best of himself.

He starts racing in 1922 in small races. In 1923 he joins Mercedes with the help of Werner. In 1924 he wins 27 races. In July 1926, an extraordinary performance, he wins a race under a terrible rain.

In July 1928 at the Nurburgring best cars are present from Britain, France, Italy, Czechoslovakia, Germany. Eleven Mercedes are there but they seem useless for this race with so many curves and an imposed slow rate. The only Mercedes that obeys the driver is the one driven by Caracciola.

In 1931 he gets an SSK from Mercedes, paying half of the price from his pocket. He wins the Mille Miglia overtaking Nuvolari.

Mercedes closes its racing team in 1933. Caracciola together with his friend Chiron organizes his own racing team called CC Mercedes. They buy two Alfa Romeo, paint them in white and blue and start racing.

The beginning is sad as Caracciola breaks his leg in Montecarlo. Whilst in hospital he is hit by disgrace: his wife Charly tragically dies in the mountains buried by an avalanche whilst skyng.

Rudy seems annihilated and becomes indifferent to life.

A woman Alice Hoffmann and his friend Chiron succeed in awaking from apathy the great champion. In 1934 he is again in Montecarlo welcomed by the crowds and deiving a tourist car.

Hans Nibel designs in the meantime the Mercedes W 25 and Caracciola returns again to the races. He is second in Spain, first in Tripoli in 1935, then he wins at the Eiffel, in France, Belgium, Switzerland and Spain. The white Mercedes are winning that year everywhere. In 1936 Nibel dies. In 1937 Rudy married Alice and three days later they were already on their way to the States to take part in the Vanderbilt cup. But Caracciola although driving the monster car Mercedes W 125 (5600 cu.cm and 646 HP) is compelled to retire due to an engine break down. A curious note: Mercedes to keep its cars "naked" showing their shining aluminium bodywork. From that date on they remain silvers coloured.

Kind and nice in private life, Rudy got closed and despotic on the eve of races. So Alice could say of him: "I really have two different husbands!"

In 1937 record challenges begin. Caracciola has as rival, and friend: Bern Rosemeyer, racer for Auto Union. Rosemeyer dies during one of his attempts. Mercedes thinks to prepare a special car for world speed records. Porsche studies the question and foresses a car with two aircraft engines (each of 1300 HP). The design bears the figure 80.

Further improvements in the project give birth to the 603 with a swept volume of 44500, three axles and six wheels. War cancels the scheme. New Mercedes W 165 start winning in the meantime. This car is an 8C for the new 1500 formula and its power is 260 HP.

One of the last great victories of Rudy is at the Nurburgring in 1939, in a rainy day.

During the war he retires to Lugano and remains there till 1950 when Mercedes reshuffles two W 163 (3 l, 1939 edition) and Caracciola drives again. Let us remember finally the Mille Miglia of 1952, when Mercedes are again present in the 300 SL version. A Ferrari driven by Bracco wins but Caracciola follows Kling and Fagioli 8 minutes later, after having driven at an average speed of 175 km for thirteen hours... although 51!

RACERS OF THE MONTH PAG. 48

August: Achille Varzi
Born in Galliate near Milan 8th, 1904 Achille Varzi started as

motorcycle racer. In 1928 he starts driving an Alfa Romeo in the Grand Prix of Europe at Monza. His rivalry with Tazio Nuvolari was famous in the racing world although always purely sportive. The layout of the track was indifferent to him. He was master in Monza, at the Targa Florio, in Tripoli or Montecarlo. His style was calm and precise in contrast with the impetuosity of Nuvolari. His way of driving was admired as perfect. His profession was an art for him, as Augusto Costantino tells us in this article.

Before a race he studied the track, the cars of his competitors, the temper of the racers, taking care of each detail of the car and of himself. Nobody could imagine an accident in his career. And inspite of this idea of so many people he perished in a trivial accident.

During trainings for the Grand Prix of Swtzerland in Bremgarten his car slides on the wet tar macadam, jumps over a slight slope, capsizes and squeezes the driver who dies at once.

It was in 1948, on the 30th of June. Varzi, the man of an epoch, died 48.

July: Alberto Ascari

The life of this great champion is quite similar to that of his father, the great racer Antonio Ascari.

Alberto was born in Milan on July 13th, 1918. He inherited from his father, the capacities of a world level driver. He starts as usual with motorcycles and then with racing cars taking part in the Mille Miglia in 1940 with an 8C 1500, the first car directly built by Enzo Ferrari. After the war he resumes his career and wins in Modena in 1947 with a Maserati. In 1949 he joins Ferrari and becomes World Champion for the years 1952 and 1953. He then left Ferrari and joined Lancia winning the Mille Miglia in 1954, then the Valentino and Naples Circuits in 1955.

Augusto Costantino underlines how similar is his life to that of his late father. He inaugurates the Lancia Formula 1 designed by Vittorio Jano, the man who designed in the past the Alfa Romeo P2, first driven by his father. On May 22nd he is first in the Grand Prix of Montecarlo. A wheel is jammed and he falls into the sea.

Apparently safe he runs to Milan to prepare himself for further races. In Monza his friend Castellotti lends him his Ferrari sport and he wants to test his conditions with it. Whilst passing the Lesmo curve he capsizes and dies in the ambulance car taking him to the hospital. Hust as his father who died as him, aged 36, the same day 26.

MUGELLO CIRCUIT PAG. 51

Also this year we could see the historical rally of Mugello, near Florence. In the first day the cars covered twice the old road circuit under time controls whilst the next day tests were held at the Scarperia autodrome.

A WALK THROUGH THE BERICI HILLS PAG. 53

Giustino Cattaneo, a famous designer whose name is strictly connected with Isotta Fraschini, was remembered in his native village by the Venetian Club "Automoto d'Epoca".

In the town hall of the small Venetian village of Caldogno a stone plaque was inaugurated by the Club, whose merits in the spreading of history of motoring are really great.

AUTOMOBILE IS NINETY PAG. 55

There were many discussions as to when the first automobile was produced. The Museum of Technique in Munich (Bavaria) decreed that the first car was built by Karl Benz in 1886 and was driven in Mannheim on July 3rd of that year. The car is thus ninety years old. Nice steps were taken on that occasion. The Munich Museum mentioned above organized an exhibition which will be open till September 26th of this year. It is obviously the history of the automobile as seen by Daimler Benz.

In the first days of July an ancêtre car similar to the 1886 one was again driven along the stretch covered by Benz.

FRANCAIS

LA LANCIA A SEPTANTE ANS PAG. 5

Pour rappeler cette date importante Augusto Costantino nous présente un compte rendu des activités de la Lancia depuis ses débuts. Quand, en 1969, la maison fut absorbée par la Fiat, les clients affectionnés de cette marque fameuse craignirent la fin de cette marque prestigieuse.

Rien de tout cela: la Lancia continua sa marche comme fabrique d'autos de prestige en présentant cette année ses voitures de luxe "Gamma Berlina" et "Coupé" et en gagnant les championnats du monde pour Rallyes avec la rapide Stratos.

Les débuts remontent à 1906 quand Vincenzo Lancia, ancien conducteur d'essai de la Fiat, fonda la fabrique portant son nom en utilisant des locaux d'Itala situés dans la Rue Ormea à Turin. Ici naquit la première Lancia (type Alfa) avec moteur à quatre cylindres 2543 cm³ à l'exécution très soignée.

En 1910 les établissements furent transférés Rue Monginevro, toujours à Turin, sur un terrain très vaste. La marque a un succès croissant dans le domaine commercial qui culmine en 1921, quand elle produit la fameuse Lambda.

La production se poursuit sans relâche, on crée l'Aprilia, autre voiture fameuse, puis le génial fondateur meurt. Sa mort ne changea pas la ligne de conduite de la Société dont le développement fut constant et croissant.

Un autre modèle à l'exécution raffinée, l'Aurelia, contribua à augmenter encore plus le prestige de la maison. En 1957 on inaugura le grattaciel de la direction dans la rue portant le nom du fondateur. Les années cinquante son marquées par victoires sportives retentissantes. Après la réalisation de l'établissement de Chivasso et de celui, plus récent encore, de Verrone, la Lancia est toujours une entreprise d'avant-garde qui donne du travail à 11.000 personnes.

Septante ans après sa fondation la Lancia marche avec enthousiasme sur la voie du travail, du progrès des succès indiquée en 1906 par son fondateur Vincenzo Lancia.

C'ETAIENT LES TEMPS DE CISITALIA PAG. 16

A Mantoue, ville natale de Tazio Nuvolari, qui conduisit vers la fin de sa carrière ces puissantes voitures, a eu lieu le premier Meeting International Cisitalia pour célébrer les trente ans de cette petite-grande Maison qui séduisit le monde entier immédiatement après la guerre mondiale. La prestigieuse Gran Prix arrivée pour l'occasion du Musée Porsche de Stuttgart fut très admirée tout comme la berlinette de Delio Galassi qui fut la première Cisitalia carrossée par Pininfarina dans un style qui la rendit fameuse dans le monde entier. Et encore la monoplace D46 et la berlinette 2800 de Nino Balestra et toutes les versions spider "Nuvolari", berlinette et cabriolet.

Des milliers de personnes ont assisté à la présentation des voitures sur le circuit du Thé, où les Cisitalia ont joué le rôle de protagonistes en 1946 avec Nuvolari et en 1948 avec Bonetto. Plus tard, dans la magnifique Salle des Chevaux du Palais du Thé a eu lieu le Congrès, tandis que les voitures étaient présentées dans les jardins du palais. Les interventions furent très applaudies: on entendit ainsi M. Franco Marengi, Président de l'Automobile Club de Mantoue, Nino Balestra, Cesare de Agostini, Corrado Millanta, Rodolfo Hruska, Giovanni Savonuzzi.

Les ingénieurs Hruska et Savonuzzi, avec l'ingénieur Giacosa, ont été les auteurs des projets de Cisitalia et leur présence a été très

significative à Mantoue. Carlo Dusio est arrivée exprès de Buenos Aires et a conduit la monoplace D46 sur le circuit du Thé. Le Congrès de Mantoue a été vif et valable grâce à plusieurs causes. Citons en quelques unes: l'idée de Piero Dusio d'un châssis en treillis de tubes basé sur l'invention de Giacosa et appliquée pour la première fois au monde aux Cisitalia, la version biplace de Savonuzzi, la ligne très fameuse de Pininfarina, les victoires sportives liées aux plus grands noms de l'automobilisme, l'incroyable Grand Prix inventé par Porsche réalisée par Hruska et basée sur une technique compliquée. Ce chef d'oeuvre doit nous convaincre que certains voitures, bien plus que des mécanismes métalliques, sont un fait culturel, ce qui n'est pas un cas qu'une Cisitalia Coupé est exposée en permanence au Musée d'Art moderne de New York comme "sculpture automotrice". Cette journée si diverse des meetings habituels et basée sur un thème culturel a présenté un succès énorme. Le Congrès s'est terminé par un banquet offert par l'Automobile Club de Mantoue et par la concession de médailles et de plaques aux personnes présentes, tandis qu'on fondait officiellement le Cisitalia International Club avec inscription gratuite de tous les propriétaires de Cisitalia du Monde.

BENZ STORY - RUDOLF CARACCIOLA PAG. 32

Ce coureur occupe une place importante dans l'histoire de la Mercedes que G. Tavoletti nous raconte dans chaque numéro de La Manovella. In naquit en 1901 à Remagen et mourut dans une clinique en 1959. Sa seconde femme, Alice Hoffmann dira qu'au fond son destin a été benin, l'enlevant avant que la vieillesse et la souffrance ne le rendent inutile et misérable. Nous décrivons ici brièvement l'esprit de Rudolf Caracciola, toujours engagé pour donner le mieux de soi-même. Il commence à courir dans de petites courses et en 1923 entre chez Mercedes sous les auspices de Werner. En 1924 son palmarès est de 27 victoires. Des épisodes extraordinaires le rendent fameux. En juillet 1926 il gagne sous une pluie battante après avoir remonté plusieurs positions. Au Nurburgring en juillet 1928 il y a les meilleures voitures de France, Italie, Angleterre, Tchékoslovaquie et Allemagne. Mercedes a 11 voitures en ligne du type SS, très difficiles à conduire sur ce parcours tourmenté qui ralentit l'allure. L'unique voiture qui obéit docilement au pilote est la Mercedes de Caracciola. En 1931 il obtient une SSK Mercedes Benz en la payant moitié lui-même et gagne les Mille Mille devant Nuvolari.

La section courses est fermée en 1933. Alors Caracciola et son ami Chiron fondent l'écurie CC Mercedes. Ils achètent deux Alfa Romeo et les peignent en blanc et bleu. Les débuts sont malheureux: Caracciola se casse une jambe à Montecarlo. Pendant la longue convalescence une tragédie bien plus grave se produit: sa femme Charly meurt en skiant, sous une avalanche. Rudy est détruit par la douleur, personne ne réussit à ébranler son apathie. Seule une Américaine, Alice Hoffmann réussit à le secourir aidée par l'ami Chiron. Au Grand Prix de Montecarlo de 1934 Rudy ouvrit la compétition au volant d'une voiture de tourisme parmi les acclamations de la foule.

Hans Nibel projette entretemps la Mercedes W 25 et Caracciola reprend sa vie de coureur. Il est second en Espagne, il gagne à Tripoli et à l'Éiffel, puis encore en France, en Belgique, en Suisse et en Espagne... Les blanches Mercedes sont en tête partout cette année. En 1936 Nibel meurt et en 1937 Rudy épouse Alice. Trois heures après ils sont en voyage pour l'Amérique pour participer à la Coupe Vanderbilt. La Mercedes W 125 qui débute ici a une cylindrée de 5600 et une puissance de 646 chevaux avec compresseur. Mais Caracciola doit se retirer. Une note curieuse: la Mercedes pour respecter les limites de poids doit rester sans peinture et ses voitures courent toutes nues en montrant leur aluminium... Leur couleur sera par la suite toujours argentée. Très aimable dans la vie privée, Rudolf devenait fermé et despotique à la veille des courses. Alice disait qu'elle avait... deux maris.

En 1937 commencèrent les tentatives de record et sa lutte amicale avec Bern Rosemeyer qui conduisait les rivaux Auto Union. Rosemeyer meurt en courant.

Mercedes pense de projeter une voiture spéciale pour battre le record de vitesse, Porsche étudie le cas et propose deux moteurs d'aviation de 1300 HP chacun (projet 80). Des perfectionnements successifs munissent la 603 d'une cylindrée de 44500 cm³ et de trois essieux sur six roues. La guerre empêche la réalisation du projet. Entretemps les nouvelles Mercedes W 165 commencent leur carrière victorieuse (huit cylindres pour la nouvelle formule 1500, 260 HP avec compresseur). Rudy Caracciola gagne une de ses meilleures victoires au Nurburgring en 1939 sous la pluie. Pendant la guerre il se retire à Lugano où il reste jusqu'en 1950 quand Mercedes remet en état deux voitures W 163 de trois litres (type 1939) et Caracciola reprend à courir.

Rappelons encore les Mille Mille de 1952 avec les Mercedes 300

SL. Le vainqueur sera Bracco sur Ferrari suivi par Kling, Fagioli et Caracciola à 8 minutes seulement. Caracciola conduit à une moyenne de 175 pendant 13 heures à l'âge de 51 ans!

LES COUREURS DU MOIS PAG. 48

Août: Achille Varzi

Né à Galliate le 8/8/1904 Achille Varzi débute sur une moto. En 1928 il est au volant d'une Alfa Romeo P2 au Grand Prix d'Europe à Monza. Il n'a que 24 ans et c'est le début d'une série de succès. Sa rivalité purement sportive avec Tazio Nuvolari est restée dans l'histoire de l'automobilisme. Varzi est un conducteur au style précis en plein contraste avec l'impétuosité de Nuvolari, son rival. Il n'avait pas de préférences pour les parcours. Il était à son aise à Monza comme à la Targa Florio, à Tripoli comme à Montecarlo. Sa conduite était simplement parfaite. Il voulut faire un art de sa profession nous dit Augusto Costantino, en traçant de Varzi un profil bref mais incisif. Avant la course il étudiait le parcours, les voitures adversaires, les autres coureurs, il soignait au maximum tous les détails de sa voiture, il examinait froidement ses conditions physiques.

Personne ne s'imaginait qu'il aurait pu avoir un accident. Et pourtant il perit dans un accident très banal. Son Alfa Romeo pendant les essais à Bremgarten (Grand Prix de Suisse) glisse sur le goudron mouillé, fait un tête à queue, remonte à l'envers une légère pente et se renverse sur le pilote qui meurt sur le coup. C'était le 30 juin 1948. Varzi, l'homme qui caractérisa une époque, avait 44 ans.

Juillet: Alberto Ascari

La vie de ce grand champion a des analogies frappantes avec celle de son père, le grand coureur Antonio Ascari. Alberto naît à Milan le 13 Juillet 1918. Il hérite de son père le style et la passion d'un pilote international. Il commence à courir en moto et passe à l'auto en 1940 sur une huit cylindres 1500, la première voiture construite par Enzo Ferrari. Il rentre après la guerre et gagne à Modène en 1947 avec une Maserati. Il passe en 1947 chez Ferrari et devient champion du monde en 1952/53. Il rejoint la Lancia en gagnant les Mille Mille en 1954, puis encore au Valentino et à Naples en 1955.

L'auteur Augusto Costantino fait noter que la vie d'Alberto semble s'entrelacer avec celle du papa disparu. Il débute sur la Lancia formule 1 projetée par Vittorio Jano (qui projeta par le passé l'Alfa Romeo P2 "baptisée" par son père). Le 22 mai il est en tête à Montecarlo, une roue se bloque, il finit en mer au 99ème tour.

Apparemment il est en bon état. Hélas! Il veut essayer une voiture quatre jours après, à Monza, conduisant une Ferrari sport de son ami Castellotti. Au deuxième tour il sort de piste, se renverse et meurt dans l'ambulance comme son papa, au même âge (36 ans), à la même date (le 26 du mois).

CIRCUIT DU MUGELLO PAG. 51

Cette année aussi on a organisé la commémoration historique du circuit du Mugello près de Florence.

Au cours de la première journée les voitures ont parcouru deux fois sous contrôle chronométrique le vieux parcours routier tandis que le jour après on a effectué des essais sur l'autodrome de Scarperia.

PROMENADE SUR COTEAUX BERICI PAG. 53

Giustino Cattaneo, fameux auteur de projets dont le nom est surtout lié à Isotta Fraschini, a été commémoré dans son pays natal par le Club Automoto d'Epoca de la Vénétie. A la Mairie de Caldogeno, petit bourg de la Vénétie, on a découvert une plaque de marbre offerte par ce Club dynamique qui a ainsi montré une sensibilité et une éducation exemplaires dans le domaine de l'histoire de l'automobilisme.

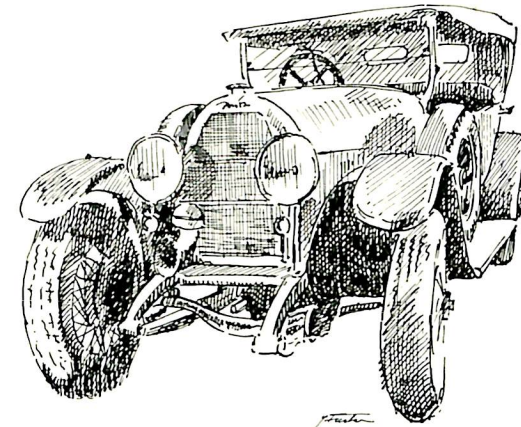
L'AUTO A NONANTE ANS PAG. 55

On a discuté depuis toujours sur l'année de production de la première auto. Le Musée de la Technique de Munich a décrété que la première auto fut construite par Karl Benz qui roula à Mannheim le 3 juillet 1886.

L'auto a donc nonante ans. Des initiatives très sympathiques ont été prises à ce propos. Au Musée de Munich on organisera une exposition qui restera ouverte jusqu'au 26 septembre. C'est l'histoire de l'auto vue par Mercedes Benz. Au début de juillet un modèle identique au premier a parcouru le même trajet de Benz en 1886.

COMPRA-VENDITA

Le inserzioni per questa rubrica sono gratuite. Esse vanno indirizzate direttamente all'UFFICIO STAMPA ASI - 36061 Bassano del Grappa - P.za Libertà, 37



PER SNELLIRE IL NOSTRO LAVORO GLI ANNUNCI CHE NON RECASSERO SPECIFICHE INDICAZIONI, SARANNO INSERITI PER DUE VOLTE E POI RITIRATI

SI VENDE:

* FIAT 508 berlina - tre marce 1933 - restaurata - LANCIA ARDEA 5 marce - 1950 - da restaurare - ruote e coperture a tallone 880 x 120 - 835 x 135 - 815 x 105 - 33 x 5 - MOTO GUZZI - sport 15 - anno 1934 - completa da restaurare - coppe con tappi a colonnetta per Balilla ruote a disco - coppe nuove per Augusta ruote a disco prima serie - pneumatico nuovo a tallone 30 x 3 1/2 - altri pneumatici buoni per Augusta 140 x 40 - altri Pirelli 14 x 50 - 15 x 50 - 16 x 50 - a tallone 740 x 140 - diverso altro materiale per varie vetture e per Aurelia B20 - vende Osvaldo Duzzi - via Nole 61 - 10149 Torino - tel.: (011) 25907 dopo ore 20.

* STOFFA NUOVA eseguita su disegno originale per Fiat berlina 520-521-522-524-514 e simili - collezionista vende eccedenza di mt. 70 - rivolgersi a Tullio Marchioni - V.le Monte Grappa, 14 - 36066 Sandrigo (VI) - tel.: (0444) a. 65407/ru. 65012.

* RICAMBI nuovi: radiatori Balilla e 1100A - guarnizioni testa e motore, valvole, perni balestre, cavallotti, assali, ingranaggi cambi e pompe olio, perni fusi con boccole, pompe freni e gommini vari, maniglie porte, semiasse, dischi frizione, giunti elastici, boccole e guide per tiranteria sterzo, albero a cammes, ed altro materiale per Balilla, Augusta, Ardea, Aprilia, 1.100 A e B, Topolino A B C, 1500 A e B - Ricambi usati, fanali e strumenti vari di diversi tipi e marche - 4 ruote a raggi per Ford da 19 e 21 pollici - diverse ruote in legno e sankey, due radiatori 503 - ruote a raggi Rudge per Augusta - vende Osvaldo Duzzi - Via Nole, 61 - 10149 Torino - tel.: (011) 252907 dopo ore 20.

* PNEUMATICI Pirelli cinturato 155 x 15 per Giulietta - due seminuovi lire 25.000 cadauno - due Dunlop racing anni '50/60, 5.00 x 15 usabili lire 30.000 cadauno - quattro Michelin X 165 x 400 per Lancia Aurelia berlina e GTB20 al 60/70 per cento lire 15.000 cadauno - due Pirelli Artiglio nuovi 140 x 40 per Lancia Augusta lire 50.000 cadauno - quattro Pirelli Neve 5.00 x 15 nuovi lire 35.000 cadauno - vende Nino Balestra - Piazza Libertà 37 - 36061 Bassano del Grappa (VI) - tel.: (0424) 23.555 ore ufficio.

* PARAUTI anteriori e posteriori - completi di staffe - per Fiat 508 3 marce berlina, torpedo e spyder - rivolgersi a Eivaldo Ramazzana - frazione Vialarda, 30 15033 Casale Monferrato

* FIAT 521 a carro funebre - 1929 - adatta per ricambi - vende Pro Demonte - casella postale 21 - 12014 Demonte (Cuneo).

* FIAT 508 spyder 1935 - quattro marce - buone condizioni di carrozzeria ed interni - perfetta di meccanica e recentemente revisionata - vendo o permuto con Lancia Augusta berlina o cabriolet revisionata - Roberto Fedetto - via Trebazio 1 - 20145 Milano - tel.: (02) a. 34.69.00 u. 78.37.41.

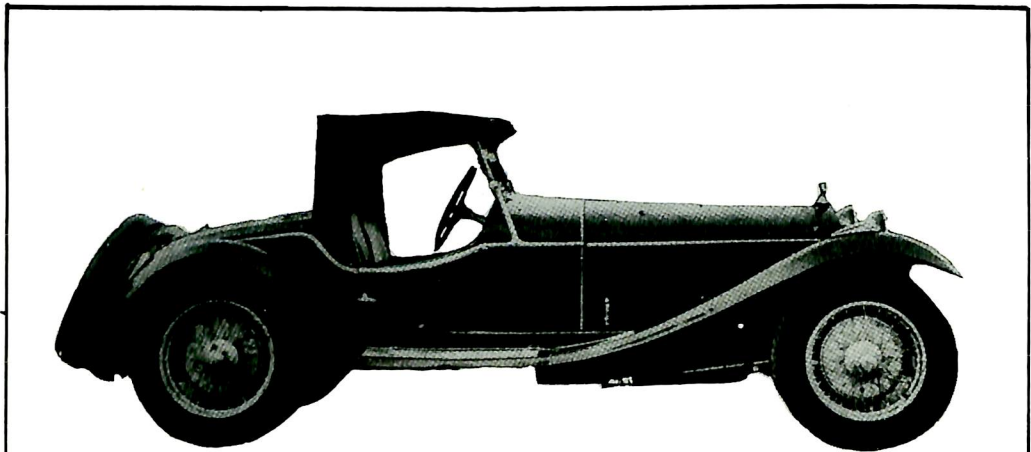
* MARIO RIGHINI - Via Emilia - 40011 Anzola dell'Emilia (Bologna) - tel.: 051/733169 Vende e permuta le seguenti vetture: Fiat 514 spider Fiat 509 berlina due porte Fiat 509 spider Fiat 508 spider 3 marce Alfa Romeo berlina 2500 Alfa Romeo 1750 berlina bialba Bianchi S9 berlina Lancia Augusta cabriolet Lancia Astura cabriolet Lancia Aprilia Lancia Artina lunga Bianchi S4 coupé de Ville Ansaldo torpedo 4C Fiat 502 torpedo Fiat 8V Ricambi, ruote, pneumatici, motori, parti di carrozzeria di qualunque marca ed epoca.

* PNEUMATICI nuovi e seminuovi - nuovi: Pirelli 550x18 - 425x17 - 12x45 - Ceat 425x17 - Davies inglesi 450x18 sezione normale e stessi sezione più larga - pneumatici usati seminuovi di varie marche: 450x21 - 400x17 - 550x17 - 600x17 - 600x18 - 12x45 - 14x45 - 500x19 - 550x19 - pneumatici a tallone nuovi ed usati in varie misure - parte posteriore carrozzeria per Fiat 501 torpedo - notevole assortimento di ruote in legno, sankey ed altre - telai capote, senza tela e con tela - lunotti posteriori originali per 501 e 509, Ansaldo ed altri non classificati - assortimento fanali elettrici ed a acetilene, fanali orientabili, strumentazione, borchie, maniglie, trombe e clacson - bailli ed accessori vari - motori di diversi tipi - Balilla tre marce completa da restaurare - autotele 501, 503, 505, Citroen - Fiat 1100E, 1500A, Baby Peugeot - Jaguar berlina 1960 - vende e permuta Tullio Giardini - materiale auto e moto d'epoca - via Brignani, 5 - 48022 Lugo (RA) - tel.: (0545) u. 22624 a. 23921.

* FIAT 508 spyder 1935 - quattro marce - buone condizioni di carrozzeria ed interni - perfetta di meccanica e recentemente revisionata - vendo o permuto con Lancia Augusta berlina o cabriolet revisionata - Roberto Fedetto - via Trebazio 1 - 20145 Milano - tel.: (02) a. 34.69.00 u. 78.37.41.

* LANCIA VOLANTI NARDI - firmati - in legno - buono stato - di varie misure - possibilmente in blocco - al miglior offerente - Luca Cesana - via Tintoretto 5 20145 Milano - tel. (02) 46.91.752.

- **
AMILCAR Italiana - spyder - 1942 - restaurata e omologata ASI - vende Giovanni Rousseau Colzi - via Ugo Foscolo, 62 - Firenze.
- *
LANCIA ARDEA - quarta serie - anno 1952 - perfetta collaudata - con numerosi pezzi di ricambio - FIAT 1500 sei cilindri - in tutti i particolari - JAGUAR MK 10 - anno 1963 - ottima di carrozzeria e buona meccanica - numerosi ricambi nuovi per Lancia Ardea, Aprilia, Augusta, Bianchi S9, Fiat 1100, A.B.E.' usati per Lancia Ardena e strumentazione - vende Gian Paolo Turri - Stradone P.ta Paolo, 2 - 37100 Verona - tel.: (045) 30.749.
- *
Lancia Aurelia B 12 da restaurare - motocarrozzeria BMW R16 1931 bellissima - vende Gustavo Taronna - Corso Italia, 53 - 10090 Gassinio Torinese (TO) r tel.: (011) 9606359/9607186.
- *
FIAT 500 A balettrino corto - 1939 - funzionante - gommata a nuovo - vernice originale - documenti regolari - moto Frera del 1920 - vende Franco Pescarolo - via privata Balzaretto, 8 - 28100 Novara - tel.: (0321) 34.659.
- *
RUMI SCOIATTOLO 125 - anno 1954 - completamente revisionata - documenti - collaudo 1975 - offerte a Carlo Di Costanzo - Viale Teodorico, 21 - Milano - tel.: (02) 314855.
- *
GUZZI Sport 14 con sidecar originale - ottime condizioni - perfettamente funzionante - vende Palmiro Dalbuoni - via Roma 69 - 10099 San Mauro Torinese (TO) - tel.: (011) 523423 ore serali.
- **
508C - raro esemplare prima serie 1937 - marciante - telefonare Mantova - (0376) 29.696.
- **
LIBRETTI di manutenzione nuovi originali L. 8.000 l'uno - LANCIA 1936 autocarro raro - istruzioni e pezzi di ricambio - Uso e manutenzione 632 - 633 - 643 - 635 FIAT 1937 - Parti ricambio Cassis 6/8 1935 Fiat - Ricambio Casis 621N Fiat 1936 - Parti ricambio Fiat versioni 626 1941 - FIAT 626N manutenzione 1942 - Parti ricambio autocarri elettrici 290-291 - Lancia 1946 - FIAT 500 ricambi catalogo 1937 - 1100B e derivati manutenzione 1949 - FIAT 1100 manutenzione 1946 - FIAT 1400 manutenzione 1951 - L. 5.000 (buono stato) "Guidatore dell'auto" 1940 - uso e manutenzione Giulietta 1959 - Alfa autocarro 430, manutenzione 1944 - FIAT 1100 catalogo parti ricambio 1953 - Libretto destinato agli autocarri 3RO, 20 pagine con caratteristiche e dotazione attrezzature L. 4.000 - vende Andrea Mens - C.so Brunelleschi, 36 - 10100 Torino - tel.: (011) 71.19.79.
- **
FIAT 508 spyder tre marce - restaurata - omologata ASI - vende Mario Calosso - fraz. Valenzani (Asti) - tel.: (0141) 593112.
- *
FIAT 1400 A - anno 1954 - unico proprietario - colore blu interno panno grigio - come nuova - FIAT 1400 Cabriolet - anno 1950 - da restaurare - FIAT 1100 A Spyder - carrozzeria Balbo - da restaurare - FIAT 1100 E - da restaurare - A.R. Giulietta Sprint - anno 1963 - motore elaborato - assetto - come nuova - LANCIA Flaminia Touring - anno 1968 - km. 40.000 - uno degli ultimi esemplari prodotti - perfetta - come nuova - Ricambi per Fiat 501 - 502 - 514 - 508 - 1500 A - 1500 D - Pneumatici nuovi e usati - Fari e fanalini posteriori auto anni 1950-1960 - vende o permuta Botini Pierluigi - Via Vittorio Veneto, 1 - 20010 S. Giorgio su Legnano (MI) - tel.: 0331/548644.



Mario Righini

COMPRA E VENDE AUTO D'EPOCA E PEZZI DI RICAMBIO

40011 ANZOLA EMILIA (BO) - VIA EMILIA, 49 TEL.: 051/733169

- **
FIAT 1400 cabriolet 1951 - meccanica completamente revisionata - originale in ogni dettaglio - amaranto - radio - gomme - fascia bianca - ALFA ROMEO 1900 - berlina prima serie - motore mai aperto - carrozzeria grigio chiaro - interni panno originale - dr. Lino Bellizzi - via Panaro, 14 - Roma - tel.: (06) 8314461 dalle ore 14 alle 15.
- *
TOPOLINO C come nuovo L. 350.000.
TOPOLINO A balettrino corto da restaurare L. 300.000.
TOPOLINO C L. 200.000.
BALLILA 4 marce guida a destra L. 1.500.000.
BALLILA 3 marce 1932 - nuovo - L. 1.700.000
BALLILA 4 marce - marciante - L. 800.000.
BALLILA COPPA D'ORO 1935 - 4 marce - fare offerta - LANCIA AUGUSTA Ia serie omologata ASI
LANCIA AUGUSTA Ila serie come nuova - L. 1.900.000.
LANCIA AUGUSTA Illa serie dischi a raggi - L. 2.200.000.
LANCIA ARDENNA - omologazione ASI - L. 2.800.000.
LANCIA ARDENNA SPYDER a camioncino - L. 2.500.000.
TOPOLINO B da corsa super leggero - spyder - L. 1.200.000.
FIAT 1500 D 1948 - L. 1.500.000.
FIAT 1100 E 1950 - L. 250.000.
FIAT 1100 D TAXI posti n. 6 - L. 800.000.
ISETTA 1952 - da restaurare - L. 200.000.
CITROEN TORPEDO 1926 - fare offerta.
LANCIA FLAVIA ZAGATO - L. 200.000.
LANCIA APPIA ZAGATO - L. 200.000.
LANCIA FLAMINIA SUPER LEGGERA 1960 - L. 700.000.
RENAULT 2CV 1940 - L. 300.000.
ALFA 1900 SUPER - L. 500.000.
ALFA 1300 SS - L. 500.000.
ALFA 1300 Spyder Giulietta - L. 500.000.
ALFA 1600 Spyder - L. 500.000.
GIULIETTA Berlina - L. 500.000.
CABRIOLET Bianchina 500 - L. 300.000.
INNOCENTI 950 Spyder - L. 500.000.
TRIUMPH SPIFAIDER Spyder - L. 450.000.
MOTO GUZZI SPORT 14 1924 - tutta originale come nuova - L. 1.100.000.
SIDEAR QUADRATO per Sport 14 - L. 100.000.
BALILLA 3 marce camioncino con n. 2 ricambi - 3 marce montati in cabina - L. 200.000.
LAMBRETTA B 1947 - nuova - L. 200.000.
LAMBRETTA C 125 - L. 150.000.
GUZZINO 65 - 1950 - L. 160.000.
ISOMOTO 125 e 150 marcianti - L. 100.000 l'uno.
GUZZINA 238 1932 denominata FACETTA NERA - L. 200.000.
FIAT 1100 E 1951 - L. 200.000.
LANCIA ARDEA 5 marce bellissima - L. 280.000.
Offerte a Giorgio Marchesi - Via Frignanese, 414 - 41058 Vignola (MO) - tel.: (059) 772252.
- **
FIAT 503 berlina 1926 - FIAT 508 berlina tre marce 1934 - FIAT 500A trasformabile 1938 - FIAT 500B trasformabile 1948 - FIAT 500C trasformabile 1953 - Fiat 500C belvedere 1953 - LANCIA Augusta berlina 2a serie 1935 - LANCIA Ardea 1951 - LANCIA Flavia 1962 - FIAT 1200 spyder Pinfarina con bard top 1962 - GUZZI Falcone 500 1923 - GUZZI Airone 250 1946 - tutte in ottimo stato di carrozzeria e di meccanica originale - condizioni da concorso - ricambi, ruote, pneumatici, motori, parti di carrozzeria per dette vetture - vende Umberto G. Termini - Via Resurrezione, 99 - 90146 Palermo - tel.: (091) 528213 ore ufficio.
- **
FIAT 500A Topolino - anno 1937 - marciante - motore di scorta - da rifinire - ottimo prezzo - Moto Gilera 350 cc. - anno 1933 - ottime condizioni - circolante - rivolgersi a Francesco Cicale - via Reduzzi, 3 - 10134 Torino - tel.: (011) 350054.
- **
CITROEN 5CV spyder - anno 1923 - targa straniera - ottimo stato di conservazione - CITROEN 5 CV Coupé due posti - anno 1923 - targa straniera - ottimo stato di conservazione - FIAT 508 Balilla tre marce - anno 1932 - targa italiana con documenti - ottima carrozzeria e meccanica - vendo assolutamente in blocco - prezzo richiesto 8.000.000 di lire trattabili - telefonare a sig. Turri Verona - (045) 30749 ore pasti.
- **
BALILLA spyder 4 marce restaurata - anno 1934 - omologata ASI - FIAT 500C - giardinetta in legno da restaurare - ricambi nuovi per Balilla 3 e 4 marce - semiassi, perni, fusi, perni balestre, boccole, bicchierini filtro benzina serbatoi liquido freni, perni snodo tiranterie, giunti, alberi a cammes, dischi frizione - coppe ruote a disco con attacco a colonnetta per Balilla, Augusta varie serie, Topolino 1100 A e B - catene distribuzione e copridannano nuovi per Fiat 509 - altro materiale per Aurelia, Aprilia, Ardea - guarnizioni testa per dette auto - fanali vari, strumenti, ruote disco, sankey, e legno pneumatici usati a tallone 820 x 120, 835 x 105, 815 x 105, 880 x 120, 33 x 5,30, 740 x 140, 765 x 105, normali per Augusta 140 x 40, altri 500, 5,50, 5,25 x 18, 5,50 x 15, 5,00 x 15, 165 x 400 - Pirelli nuovi - 145 x 400 Pirelli nuovi - altro materiale vario di diverse vetture nuovi ed usati - rivolgersi ad Osvaldo Duzzi - via Nole, 61 - 10149 Torino - tel.: (011) 25.29.07 dopo le ore 20,30.
- **
DISTINTIVI a spillo sono disponibili per amatori Balilla ed Alfa Romeo - grandezza circa 35 mm. - in ottone traforato - prezzo lire 2.750 cadauno più spese postali - fregi radiatore Balilla ed Alfa Romeo in ottone traforato (da cromare) cm. 22 circa a lire 5000 cadauno più spese postali - rivolgersi a Giacomo Fissore - via Ornea, 107 - 10126 Torino - tel.: (011) 655.604.
- **
AURELIA B24S - spyder - con capottina rigida - colore argento - perfettamente restaurata di meccanica e carrozzeria - FLAMINIA Touring - spyder rossa - elaborata perfetta - FLAMINIA Touring Coupé - perfetta - interno pelle originale - inoltre per Flaminia Touring si vende in blocco tutte le parti vitali di meccanica e carrozzeria provenienti da demolizione - vende in blocco o separatamente Vittorio Serventi - Biella - tel. (015) u. 20.895 - 21.893.
- **
LANCIA AURELIA B10 - riverniciata - FIAT 514 autotelaio con documenti - prezzo interessante - MOTORE Fiat 514 - smontato - MOTORE Fiat 508 quattro marce smontato - UNA ruota per 508 4M tipo Ballon - 4 coppe per 508 ruote a raggi - 2 per 520 - 4 ruote a raggi 5 fori per 16 pollici adatte a Fiat 514 - altre 4 come prima adatte a Fiat 515 - 1 contachilometri per Fiat 508 4M - 1 bauletto per 508 tre marce - 1 cassetta porta attrezzi per vettura 1919/1926 - pompa benzina per 509 o 514 - diversi bulloni in bronzo cromato per 514 - 520 - 521 - libretto per Fiat 514 - fanale a carburato del 1906 - ALFA Romeo 2600 sprint senza documenti a prezzo conveniente - 2 cuscini posteriori per Ardea seminuovi - 1 copri ruota per 1100A - 2 ammortizzatori anteriori per Fiat 508 - Disponiamo tessuto originale per Fiat 508 nei colori beige e grigio - Ditta Magazzini Arena - di Vittorio Rossato - via Adigetto, 47 - 37100 Verona - tel.: (045) 34969.
- **
ALFA Romeo Giulietta spyder veloce 1300 del 1960 - Giulia Spyder 1600 del 1960 - Giulia SS 1600 del 1963 - 2600 Sprint del 1962 - Mercedes 170 D del 1953 - MG A 1500 del 1962 - Auto Union Munga 1000 del 1963 - vende Roberto Isidori - via Principe Eugenio, 31 - 00100 Roma - tel. (06) 736616 e (071) 978834 ore pasti.
- **
RIVISTE DI AUTOMOBILISMO, ciclismo, calcio, cinema, sport del periodo 1910-1950, oppure scambio con giornali a fumetti dello stesso periodo. Inviare elenco dettagliato (titoli, anni, numeri) del ricercato e del disponibile a: Bontempi - via Apollonio, 5 - 25100 Brescia.
- **
MOTO MORINI - 125 cc. - due tempi tre marce - anno 1952 - forcella telescopica - documenti regolari - colore beige originale - perfetta - Bruno Bertaccini - via Beethoven, 2 - 40141 Bologna - tel.: (051) 47.18.71.
- **
FIAT 509 - torpeda - completa - semirestaurata più ricambi - vende Roberto Walter Frazione Valenzani, 43 - 14100 Asti.
- **
ALFA ROMEO GIULIETTA spyder e coupe vetri scorrevoli - Ia serie - cambio con leva lunga - da restaurare - scrivere a Luigi Fittipaldi - Corso Porta Vigentina, 18 - 20122 Milano.
- **
MOTOCICLISMO annate 1952/58 - incomplete - 152 pezzi - cambio con riviste automobilistiche italiane (Auto Italiana, Quattroruote prime annate, ecc.) - interessati scrivere a Luigi Fittipaldi - Corso Porta Vigentina 18 - 20122 Milano.
- **
LANCIA Aurelia B 20 - blu Lancia - in perfetta ordine - revisione documentabile - vendesi a Mantova - telefonare (0376) 29.696.
- **
FERRARI 250 coupé Biondo 1958 - grigio metallizzato - interno pelle verde - perfette condizioni di originalità e funzione - collaudata - disponibile solo per vero amatore - interessati scrivere a Luigi Fittipaldi - Corso Porta Vigentina, 18 - 20122 Milano.
- **
CEIRANO CS 1923 - testa smontabile 2.300 cc - motore di scorta - rarissima unico pezzo in Italia - autotelaio restaurato, motore da revisionare - quattro pneumatici 765x105 originali nuovi introvabili - incompleta di carrozzeria originariamente limousine - documenti e targa regolari.
- **
OM 469S - testata speciale 1926 - carrozzata a quattro baquets tipo "Coppa delle Alpi" - stupendamente restaurata - bianca - meccanica e carrozzeria da esposizione - efficientissima - spia altra vettura rottame di scorta - documenti regolari e circolante.
- **
ABARTH 100 coupé bialbero - assolutamente perfetta - documenti regolari - da alta collezione - vincitrice campionato italiano 1967 - originale e curata nei minimi dettagli - poche ore di funzionamento da revisione completa effettuata da officina specializzata.
- **
MOTORI FIAT 1500 bialbero denavato Osca - completo - di cambio - usato buono - vende Nino Balestra al miglior offerente - Piazza Libertà, 37 - 36061 Bassano del Grappa (VI) - tel. (0424) 23.555.
- **
FIAT 500B topolino - anno 1949 - unica immatricolazione TS 4545 - collaudata 1976 - perfettamente marciante con 5 pneumatici nuovi - colore beige originale - 63.000 chilometri originali - vende ditta J. Serravallo - via del Cerreto, 20 - 34136 Trieste.

SI CERCA:

BALILLA - tre o quattro marce - da restaurare acquisto se vera occasione - Sergio Porri - via Ovada, 19 - 20142 Milano - tel.: (02) 819818 dopo ore ventù.

*

LIBRETTI d'uso per Bianchi S4 e moto Bianchi. Freccia d'oro cerca Ferdinando Cetti Serbelloni - Via A. Banfi, 5 - 20123 Milano.

*

TERME DI MIRADOLLO S.p.A. acquista automobili sportive, monoposto o vecchie. C. postale 3465 - 20100 Milano.

FANALI per Fiat 501 - coppia completa di fanalini collegati - cerca Pierluigi Bottini - via Vittorio Veneto, 1 - 20010 San Giorgio su Legnano (MI) - tel.: (0331) 548644.

PARAURTI anteriore sagomato per Lancia Flavia convertibile - tipo Vignale 1500 - più libretto d'uso e scritta posteriore metallica - cerca Elio Morbidelli - Corso Govone, 7 - 10129 Torino - tel.: (011) 513239.

**

FERRARI 166 - documentazione originale - libretto uso e manutenzione - catalogo ricambi - vetture non restaurate - autotelai - ricambi - strumenti di bordo - rivista aziendale Ferrari - collezione completa e numeri singoli - antinebbia Marchal Fantastic 1958-59 - offerte e prezzi a Luigi Fittipaldi - Corso Porta Vigentina, 18 - 20122 Milano.

**

PER FIAT 509 - cerco cruscotto e volante - eventualmente anche tutto l'avantreno - fare offerte a Giulio Grandi - 38019 Tuenno (Trento) - tel. (0463) 31.131 oppure (0461) 31.533.

**

CERCHI da 17 pollici cerco, oppure permutato con altri sei da 16 pollici - cerco anche parabrezza per Balilla tre marce completo di telaio - anche vetro portiera lato destro, sempre per Balilla tre marce - offerte a Francesco Cicala - via Reduzzi, 3 - 10134 Torino - tel.: (011) 350054.

CISITALIA 202 - per detta cerco libretto di uso e manutenzione - documentazioni originali specialmente sui modelli Vignale - vetture non restaurate - ricambi meccanica e carrozzeria spyder cabriolet coupé - strumenti quadro - accessori - ruote 3,50 x 15 - pneumatici 5.00 x 15 - Pirelli Special Corsa - offerte a Luigi Fittipaldi - C.so Porta Vigentina, 18 - 20122 Milano.

*

RUOTE a raggi per Balilla sport - cerchi da 17 pollici - oppure da 400 comprerei o permuterei con tre cerchi a raggi da 18 Luigi Corti - via Ugbetti, 71 - 95124 Catania - tel.: (095) 224251.

*

LANCIA AUGUSTA acquisto - precisare serie, condizioni, prezzo - offerte a Ruggero Mattasoglio - loc. Altavilla 68 - 12051 Alba - tel.: (0173) 49.480.

**

MASERATI A6 tipi 1500 e 2000 - cabriolet - in qualsiasi condizione - offerte e prezzi a Luigi Fittipaldi - Corso Porta Vigentina, 18 - 20122 Milano.

**

RICAMBI meccanica per Alfa Romeo 1750 SS - testa Siata per Balilla e Topolino - motore 1100S - cerca Andrea Ronco - Genova - tel.: (010) u. 400128 - ab. 750607.

**

DIATTO - documenti originali (storia, tecnica, curiosità) vetture non restaurate - autotelai 20A, 20S, 25, 30, 33 - ricambi, accessori, ruote RW per pneumatici 820x120 a tallone - offerte e prezzi a Luigi Fittipaldi - Corso Porta Vigentina, 18 - 20122 Milano.

**

LA MANOVELLA - acquisto numeri dal 2 al 6 del 1975 - acquisto anche Notiziari ASI - purché in buone condizioni - specificare richiesta - cerca ing. Fabrizio Panico - casella postale 6230 - Roma Prati.

ASA 1000 per detta libretto di uso e manutenzione - ricambi meccanica e carrozzeria - offerte e prezzi a Luigi Fittipaldi - C.so Porta Vigentina, 18 - 20122 Milano.

**

ALFA ROMEO 2300 7a serie - documenti originali - in particolare libretto uso e manutenzione - catalogo ricambi - vetture non restaurate - autotelai - ricambi - accessori - strumenti rettangolari del quadro - orologio - ruote RW a settanta raggi - pneumatici 28 x 5,50 - offerte e prezzi a Luigi Fittipaldi - Corso Porta Vigentina, 18 - 20122 Milano.

*

PNEUMATICI nuovi - quattro 715 x 105 con relative camere d'aria - cerca prof. A. Ragazzoni - via Arciprete, 7 - 25100 Brescia - tel.: (030) 43185.

PNEUMATICI Pirelli 185 x VR 16 cerca Luigi Fittipaldi - C.so Porta Vigentina, 18 - 20122 Milano.

A 130 km/h, basta metà potenza

questo è risparmiario!

Alle massime velocità consentite le Alfa Romeo adoperano la metà - o anche meno - della loro potenza. Il resto non è sprecato, perché è riserva di sicurezza. Motori così non sono mai sotto sforzo, e durano anni. E tutta-

via un'Alfa Romeo, a parità di dotazioni, non costa più delle sue concorrenti.

A conti fatti, un'Alfa è sempre conveniente, perché consuma poco ①, dura molto ②, e mantenerla non costa più di un'altra ③.

- | | | |
|---|--|--|
| <p>1 Consumi
La più piccola, l'Alfasud, a 100 km all'ora fa 14 km con un litro di benzina; la più grande, la 2000, ne fa 11</p> | <p>2 Durata
Il primo motivo della durata è nei motori, che superano i 100.000 km senza revisioni</p> | <p>3 Manutenzione
I costi dei ricambi e di officina sono allineati alla concorrenza italiana e inferiori alla estera</p> |
|---|--|--|



Alfa Romeo

Da 1200 a 2000 cc una gamma completa di prezzi e prestazioni
Presso tutti i Concessionari, anche con convenienti rateazioni CO.FI

ASI

AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO

Sede Legale: Torino Museo dell'Automobile "Carlo Biscaretti"

Presidenza: 10126 Torino - Via Chiabrera, 20 - tel. 011/670474

Segreteria Generale: 10121 Torino - Via Bruno Buozzi 6 - tel. 011/515329

Segreteria Nazionale Commissione Tecnica: 10121 Torino - c/o A.S.I. - Via B. Buozzi 6 - tel. 011/515329

Segreteria Nazionale Commissione Manifestazioni: 10121 Torino - c/o A.S.I. - Via B. Buozzi 6 - tel. 011/515329

Organo Ufficiale: "La Manovella" - 36061 Bassano del Grappa (VI) - P.za Libertà, 37 - tel. (0424) 23555