

Fra le autorità alla Coppa Montenero: Al centro S. E. Costanzo Ciano, l'on. Lando Ferretti, il marchese Sommi Picenardi, l'on. Capanni. (Fot. Parvera - Lastre Cappelli)

La Coppa Montenero

14 Agosto

Alla settima edizione della Coppa Montenero, malgrado sia venuto a mancare l'atteso duello Maggi-Materassi che avrebbe rappresentato il maggior motivo di interesse, non è mancato il successo degno delle tradizioni dell'importante gara livornese, alla cui buona riuscita l'A. C. di Livorno ha dedicato generosamente le maggiori cure.

Il percorso della gara è uno dei più difficili, ricco com'è di curve spesso veramente difficili, e di brevi ma aspri dislivelli; il pubblico è accorso in grande numero ad assistere all'avvenimento, e non ha certo lamentato la mancanza di interesse ed emotività dello spettacolo, perchè la corsa ha avuto uno svolgimento vivacissimo, per l'ardore con cui i migliori concorrenti hanno lottato per assicurarsi il successo o almeno i più onorevoli piazzamenti.

La gara ha adunato 23 concorrenti e precisamente: Borghatta (*Bugatti*), Marano (*Bugatti*), Tassara (*Derby*), Toti (*Chiribiri*), Gambetti (*Bugatti*), Valpreda (*Bugatti*), Pastore (*Bugatti*), Brivio (*Derby*), Pecoraro (*Salmson*), Borzacchini (*Maserati*), Pintacuda (*Maserati*), Zampieri (*Amilcar*), Romano (*Bugatti*), Biondetti (*Salmson*), Violani (*O.M.*), Materassi (*Bugatti*), Caliri (*Bugatti*), De Sterlich (*Maserati*), Nuvolari (*Bugatti*), Cortese (*Itala*), Cappellini (*Bugatti*), Prenti (*Alfa Romeo*), Bertocci (*Alfa Romeo*).

Emilio Materassi, che in assenza di Maggi era partito grandemente favorito, ha conseguito un successo pienamente meritato e non del tutto facilissimo come si potrebbe credere

a prima vista. Innanzi tutto, Tazio Nuvolari, benchè ancora sofferente alla spalla per una caduta recente, ha saputo mantenersi a lungo nell'immediata scia del fiorentino, rappresentando per questi una minaccia di cui si doveva tener conto; in secondo luogo, e questo vale più di qualunque altra considerazione ad illustrare degnamente il valore del successo di Materassi, questi ha largamente battuto i records precedenti tanto sul giro quanto sul percorso totale, ottenendo medie veramente spettacolose.

Successo dunque doppiamente meritato; Materassi ha condotto con la sua solita ammirevole sicurezza la *Bugatti* ad un nuovo successo di notevole importanza, ed i nuovi records stabiliti pur in mancanza di avversari particolarmente minacciosi, rappresentano un nuovo titolo di merito tanto per il formidabile pilota fiorentino quanto per la *Bugatti* che riprende regolarmente a vincere sui più disparati percorsi.

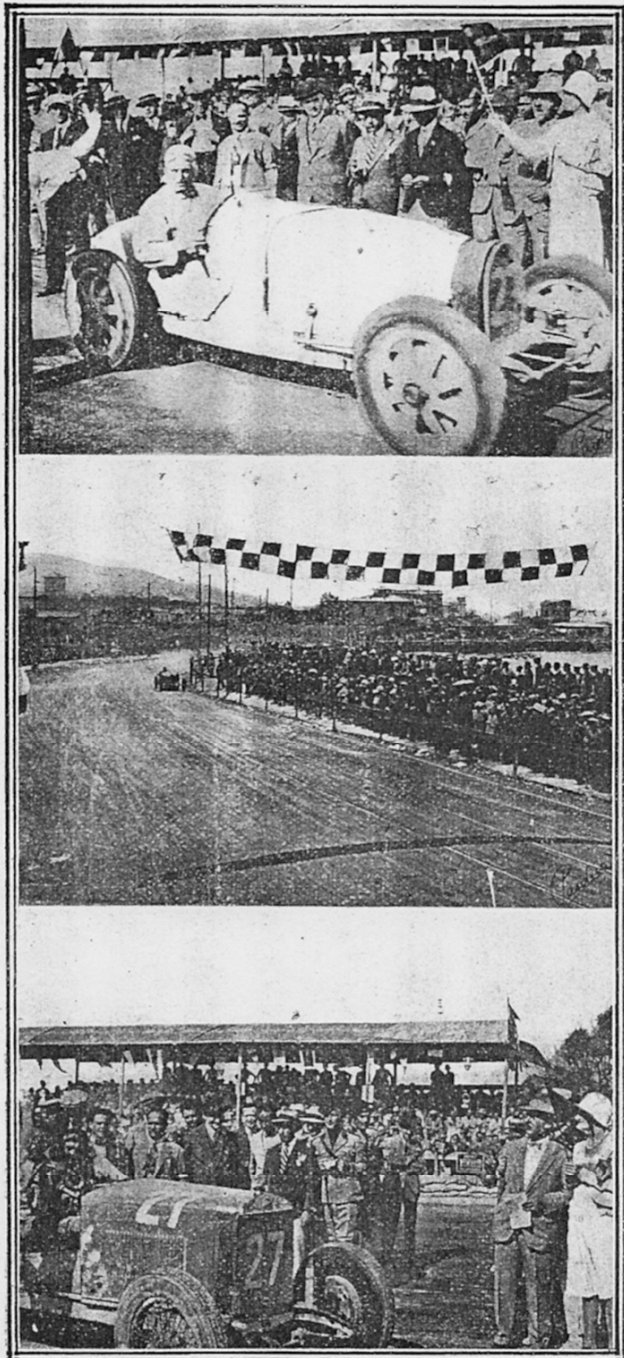
Se la gara di Materassi ha saputo destare i maggiori entusiasmi nel pubblico, non è certo il caso di dire che la corsa degli altri concorrenti sia rimasta all'ombra, tutt'altro, perchè tanto nella classe 2000 cmc. quanto nelle 1500 cmc. la lotta ha avuto varie vicende, pel piazzamento d'onore nella prima, e pel successo nella seconda.

Nuvolari, che abbiamo ricordato essere in minorate condizioni fisiche, si è battuto da leone, tutto osando lungo il difficilissimo percorso, e benchè ritardato da un cambio di candele, ha saputo classificarsi al secondo posto di categoria

ed al quarto assoluto, separato dal secondo e dal terzo classificato (precisamente Marano e Borzacchini) da pochissimi secondi.

Una prova largamente superiore all'attesa ha fornito il livornese Franco Cortese, che portava al debutto la nuova *Itala* 61 sport, con due alberi a camme in testa; uno chassis che pur essendo stato concepito e creato per gli appassionati di turismo veloce sembra capace di rivaleggiare con le macchine speciali da corsa.

Ritardato in partenza da un banale inconveniente all'accensione, che gli causò un ritardo di quattro preziosi minuti, il livornese si gettò all'inseguimento, e se questo non potè essere coronato dal successo più completo, valse però a mettere in bellissima luce le insospettite qualità della nuova *Itala* classificata ad un quinto posto assoluto con un tempo che tenuto conto dell'iniziale ritardo, è veramente degno



In alto: Materassi su Bugatti in partenza. - Al centro: L'arrivo di Materassi su Bugatti, vincitore assoluto. - In basso: La signorina Maria Ciano, da il via ad un concorrente.

(Fot. Paderà - Lastre Cappelli)

della più incondizionata ammirazione. Dalla *Itala* a due assi a camme, è lecito attendersi in un prossimo avvenire le più smaglianti affermazioni. Franco Cortese, giovane pilota già affermato in diverse occasioni, sul familiare percorso ha saputo dare una lusinghiera dimostrazione delle sue ottime qualità, e può essere oggi indicato come una delle nostre migliori promesse.

Il messinese Caliri, irruente come al solito, non ha potuto ottenere quell'affermazione cui egli può degnamente aspirare, ritardato come fu da frequenti incidenti.

Dove la lotta assunse aspetti di grande emotività fu nella categoria 1500 cmc.; Borzacchini, sulla *Maserati* 1500, indubbiamente la più indovinata creazione del costruttore bolognese, era partito coi maggiori favori del pronostico, suggerito dalla notoria sua eccelsa classe di pilota quanto dalle doti della macchina; ed infatti sino a quando Borzacchini non ebbe a lamentare noia alcuna, apparve al comando della categoria e validamente nell'immediata scia di Materassi; ma al sesto giro una foratura di gomma capitatagli in una scabrosa posizione del percorso, lo ritardò notevolmente, lasciando così il primato al siciliano Marano su *Bugatti* normale; cambiata la ruota, Borzacchini riprese la corsa con tre minuti di ritardo, gettandosi all'inseguimento con tutta l'irruenza possibile e con una sicurezza smagliante.

Ad ogni giro il distacco fra i due avversari diminuiva, ma l'audacia di Borzacchini e le risorse della macchina non potevano annullare completamente il distacco, cosicché al traguardo ancora sette secondi erano segnati in favore di Marano.

Non è chi non veda come il successo di Marano sia stato favorito dalla sfortuna che ha colpito l'avversario; ad ogni modo è lecito affermare che Marano è apparso degno successore di Borzacchini, dimostrando reali qualità di pilota freddo, sicuro, e padrone della sua macchina. Il suo secondo posto assoluto premia dunque un pilota la cui grande passione unita ad indubbie qualità di guidatore, sapranno condurre rapidamente nei ranghi principali dell'automobilismo italiano.

Di Borzacchini e della *Maserati* si può tranquillamente affermare che erano apparsi degni del successo; la sfortuna ha voluto colpire ancora una volta il pilota ternano ed il costruttore bolognese, ma il loro buon nome non vien meno per questo.

Un'ottima corsa ha fornito l'appassionato Valpreda su *Chiribiri*, mentre Zampieri ha confermato le previsioni che lo volevano vincitore fra le macchine di 1100 cmc. Il veronese non ha però potuto battere il precedente record in possesso della *Salmson* di Borzacchini, forse a causa di un pericoloso scarto della sua *Amilcar* dinanzi alle tribune per uno scoppio di gomma.

In complesso la settima Coppa Montenero, si è conclusa nel modo più soddisfacente anche dal lato tecnico e sportivo, il primo rappresentato dal crollo dei records per opera delle *Bugatti* di Materassi e di Marano, e dalla *Maserati* di Borzacchini sul giro della 1500 cmc., il secondo per la vivace battaglia svoltasi senza dar luogo al minimo incidente, malgrado le grandi difficoltà del percorso.

All'avvenimento presenziavano S. E. il ministro Ciano e l'on. Lando Ferretti presidente del C. O. N. I. Starter la gentile signorina Ciano; cronometrista preciso e sollecito di informazioni verso la stampa il rag. Radice.

LE CLASSIFICHE

Classe 1500 cmc.: 1. Marano su *Bugatti* che ha compiuto i Km. 225 del percorso in ore 2,59'46" 1/5 alla velocità media di Km. 75,095 all'ora (record). Record precedente: Valpreda su *Chiribiri* (1926) in ore 3,11'19" a Km. 70,562 all'ora; 2. Borzacchini Baconin su *Maserati* in ore 2,59'53"; 3. Valpreda Federico su *Chiribiri* in ore 3,3'5" 3 quinti; 4. Zampieri Alfonso su *Amilcar* (1. della classe 1100 cmc.) in ore 3,8'47" alla velocità media di chilometri 71,510 all'ora (record in vigore: Borzacchini su *Salmson* (1926) in 3,3' 21" a Km. 73,605 all'ora); 5. Romano su *Bugatti* in ore 3,10'54" 3 quinti; 6. Tassara su *Derby* (2. della classe 1100 cmc.) in ore 3,18'10"; 7. Gambetti su *Bugatti* in ore 3,26'3" 2 quinti

Giro più veloce: il 6. di Borzacchini su *Maserati* in 17' 2" 2 quinti a Km. 79,225 all'ora (record). Record precedente: Pecora su *Bugatti* 1926, in 18'27" 3/5 a Km. 73,131

Classe 2000 cmc. : 1. Materassi Emilio su Bugatti che ha compiuto i Km. 225 del percorso in ore 2.47'18" alla velocità media di Km. 80.693 all'ora (record assoluto). Record precedente : Materassi su Itala (1926, in ore 2,55'19" 2/5 a Km. 78.564 all'ora; 2. Nuvolari Tazio su Bugatti in ore 3.0'49" 3/5; 3. Cortese su Itala in ore 3,2'27" 4/5; 4. Caliri su Bugatti in ore 3.13'8"; 5. Violanti su O. M. in ore 3.14'11" 4/5.

Giro più veloce : il 4. di Materassi su Bugatti in 16'34" a Km. 81,488 all'ora (record assoluto). eRecord precedente : Materassi su Itala 1926, in 17'11" a Km. 78.564 all'ora.

Classe oltre 2000 cmc. : 1. Bertocci su Alfa Romeo che ha compiuto i Km. 225 del percorso in ore 3.26" alla velocità media di Km. 65.533 all'ora.

Giro più veloce : il 2. di Presenti su Alfa Romeo in 18' 8" 2 quinti a Km. 74,421 all'ora.

La Coppa Ciano

15 Agosto

Sullo stesso percorso del Montenero e sulla medesima distanza di 250 Km. si è svolta lunedì 15 agosto la prima Coppa Ciano per macchine della categoria sport nelle quattro classi 1100, 1500, 2000 e oltre i 2000 cmc.

Solamente 14 concorrenti hanno preso la partenza, data dalla signorina Ciano; l'esiguo gruppo dei concorrenti comprendeva però uomini e macchine di valore che lasciavano sperare in una lotta interessante e molto incerta nell'esito.

In effetti la corsa ha avuto fasi del più vivo interesse, pel duello subito iniziato fra l'Itala di Franco Cortese e l'Alfa Romeo 1500.

Il livornese, sicuro conoscitore del percorso e forte della sua macchina velocissima, pronta nella frenata e di ottima stabilità, ha saputo mantenersi a lungo al comando della veloce galoppata, riconfermando la bellissima prova del giorno precedente; il suo vantaggio sulle Alfa Romeo era tale da permettergli il cambio di una ruota senza perdere il comando della corsa, ma quando sembrava ormai aver superato il momento critico, l'Itala denunciava un difetto di funzionamento, causato forse da uno sforzo eccessivo per riguadagnar terreno sulle minacciose avversarie, e doveva terminare la corsa lentamente, lasciando libero il passo alle due Alfa Romeo 1500 di Marinoni e Presenti.

Malgrado la sconfitta, la nuova Itala 61 a due assi a camme in testa ha saputo compier una prova del più vivo interesse, e non le mancheranno certo le occasioni per tentare la rivincita.

Il terzetto delle Alfa Romeo 1500, composto da Marinoni, Presenti e Canavesi, ha naturalmente dominato nella sua classe, puntando anche verso il successo assoluto che come si vede non è mancato.

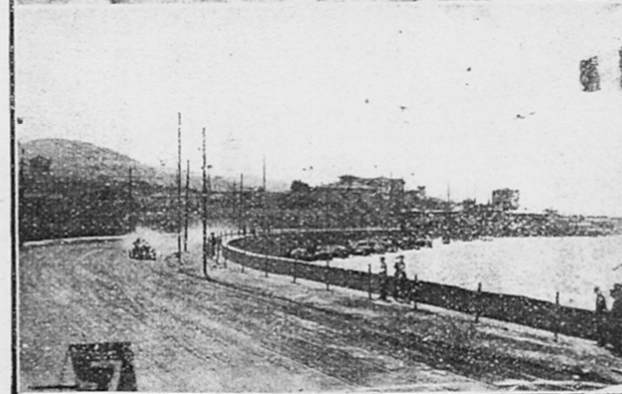
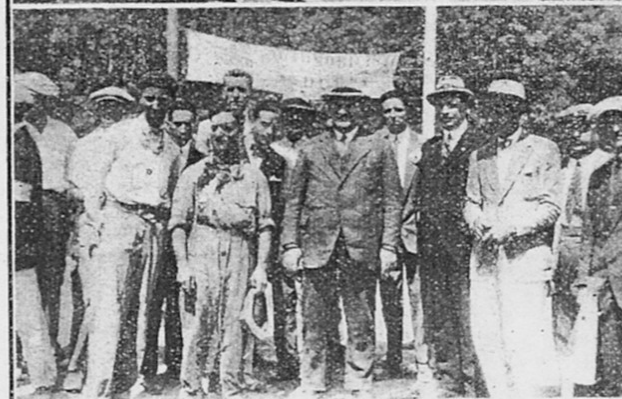
Era dapprima Canavesi che assumeva il comando, tallonato da Marinoni e Presenti; Marinoni, la cui tattica di attesa ha dato i migliori frutti, ha preso il posto di Canavesi non appena questi ha dovuto abbandonare per cause imprecisate: da allora ha avuto inizio il breve ma violentissimo duello fra il pilota lombardo ed il livornese e Marinoni ha dato fondo alle sue risorse di guidatore esperitissimo, dall'audacia cosciente, dall'irruenza tenuta in freno da una profonda conoscenza delle possibilità della macchina, riuscendo alla fine ad aver ragione del valoroso binomio avversario.

Anche Presenti ha ottimamente difeso il buon nome di Alfa Romeo, mantenendosi sulle orme dei compagni di marca, mentre Canavesi, ha forse troppo preteso dal suo motore, ed ha dovuto abbandonare dopo un brillantissimo inizio; i records sul giro restano assegnati a Cortese per la 2000 cmc. in 17'7" (record assoluto) e a Marinoni per la 1500 in 17'25".

Il successo dell'Alfa Romeo, ottenuto dopo una lotta duramente combattuta, e tenuto conto delle altissime medie conseguite sul durissimo percorso, depone una volta di più sulle brillantissime qualità del recente prodotto della grande Casa milanese, che non trovando più alcun avversario diretto nella sua categoria, può attaccare validamente i migliori avversari della categoria maggiore.

Nella classe 1100 cmc. l'Amilcar di Zampieri ha dovuto cedere il passo alle meno veloci ma più regolari e resistenti Salmson di Biondetti e Alicardi, che scomparso il leader per incidenti al motore, hanno lottato con vivo accanimento pel successo di categoria; il più esperto Biondetti ha avuto la meglio sul rivale e compagno di marca, e la sua vittoria è stata accolta con manifesti segni di simpatia.

Nella classe oltre i 2000 cmc. la Chrysler di Pierazzi



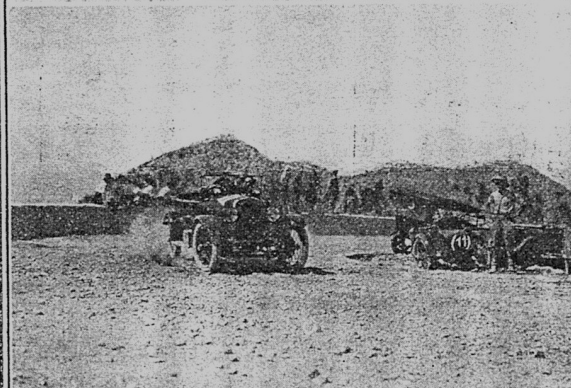
In alto: La signorina Maria Ciano che ha dato il via. - Al centro: Cortese e Marinoni dopo l'arrivo e S. E. Costanzo Ciano donatore della Coppa. - In basso: Cortese in velocità.

(Fot. Pardera - Lastra Cappelli)

non ha avuto avversari, ed ha finito la corsa con bella regolarità.

LE CLASSIFICHE:

Categoria 1100 cmc.: 1. Biondetti su Salmson in ore



Dall'alto in basso: Gasparini su Alfa-Romeo, vincitore assoluto; Gasparini in curva; Duca di Villarosa su Ansaldo; un altro concorrente in curva.

(Fot. Vito Gianbanco)

3,19'51", alla media di Km. 67,546; 2. Alicandri su Salmson in 3,29'55"1/5.

Categoria 1500 cmc.: 1. Marinoni su Alfa Romeo in ore 2,56'44" alla media di Km. 76,380; 2. Presenti su Alfa Romeo in 2,58'58"2/5.

Categoria 2000 cmc.: 1. Cortese su Itala in ore 3,34" alla media di Km. 74,374; 2. Balestrero su O.M. in 3,5'8" e 2/5; 3. Piolanti su O.M. in 3,9'37".

Categoria' oltre i 2000 cmc.: 1. Pierazzi su Chrysler in ore 3,13'16" alla media di Km. 69,851.

La Coppa M. Pellegrino

14 Agosto

L'«Automobil Club di Sicilia» con la consueta perizia ha organizzato anche quest'anno la tradizionale scalata del Monte Pellegrino, che chiama sempre a raccolta gli sportivi cittadini sulle pendici dello storico Monte, tanto caro ai Palermitani.

Un lusinghiero successo di pubblico e di concorrenti ha coronato le fatiche del Club organizzatore, e nonostante le pessime condizioni del fondo stradale, questa quarta edizione della classica Coppa, si è svolta senza incidenti.

La nuova Alfa Romeo 6 G. 1500 cmc. ha conquistato la vittoria, scalando l'arduo percorso a più di 61 Km. di media, e bisogna particolarmente rilevare questa nuova affermazione del piccolo gioiello meccanico creato dalla Casa campione del mondo, poichè esso è stato ottenuto con uno chassis normale di serie.

Questo successo clamoroso dell'Alfa Romeo ha entusiasmato il pubblico palermitano che ha applaudito la splendida gara compiuta da Carlo Gasparini, il solerte rappresentante locale della grande Casa milanese, il quale usufruendo di una intensissima preparazione sul percorso, ha saputo chiedere il massimo dello sforzo al suo motore, conseguendo una bella affermazione.

Un debuttante, Vincenzo Lo Bue, ha occupato il secondo posto assoluto con la sua Bugatti 2000 cmc., ma se si fosse presentato con una preparazione migliore, probabilmente avrebbe potuto fare di più.

Grande entusiasmo ha suscitato la corsa del Cav. Vincenzo Florio che con la sua poderosa guida interna Panhard ha superato le ripide scale a circa sessanta all'ora, classificandosi terzo assoluto a soli 42" dal primo.

Ottima la gara del Principe di Giardinelli con la sua minuscola Amilcar; notevole quella del Barone Ciuppa, primo fra le macchine da turismo su Ansaldo; prevista la nuova affermazione di Morra su Fiat 501 S.

Disputatissima la vittoria fra le 1100 cmc., dove superava gli altri per poco il Dott. Avellone su Fiat 509 che ha in tal modo iniziato vittoriosamente la sua carriera motoristica; lo seguivano: il Conte Federici e Candrilli entrambi su Fiat 509.

Applaudita, sebbene sfortunata, la signora Lo Bue su Fiat 501 S., lodevole la gara di Michele De Stefani su Ansaldo, onorevole il piazzamento dell'Avv. Di Pietra su O. M. attardato da piccoli incidenti.

CLASSIFICA GENERALE

1. Carlo Gasparini su Alfa Romeo 1.a Categoria Corsa - 1.a Classe F. (1500 cmc.) in 8'17"; 2. Vincenzo Lo Bue su Bugatti, 2.a Categoria Corsa - 1.a Classe E. (2000 cmc.) in 8'35"; 3. Cav. Vincenzo Florio su Panhard, 1.a Categoria Turismo chiusa - 1.a Classe G (3000 cmc.), in 8'59"; 4. Principe Francesco Giardinelli su Amilcar, 3.a Categoria Corsa - 1.a Classe G (1100 cmc.), in 9'4" 3 quinti; 5. Barone Michele Ciuppa su Ansaldo, 1.a Categoria Turismo aperte - 1.a Classe E. (2000 cmc.), in 10'3"; 6. Francesco Morra su Fiat 501 S, 2.a Categoria Turismo aperte: 1. Classe F (1500 cmc.) in 10'18"; 7. Michele De Stefani su Ansaldo; 8. Dott. Pietro Avellone su Fiat 509; 9. Conte Federici su Fiat 509; 10. Saverio Candrilli su Fiat 509; 11. Avv. Paolo di Pietra su O. M.; 12. Signora Nina Lo Bue su Fiat 501 S.

Ritirati: Giuffrè su Salmson; Albanese su Bugatti; Valdes su Diatto.