

L'AUTO ITALIANA

Conto Corrente con la Posta

Si pubblica il 10, 20 e 30 di ogni mese



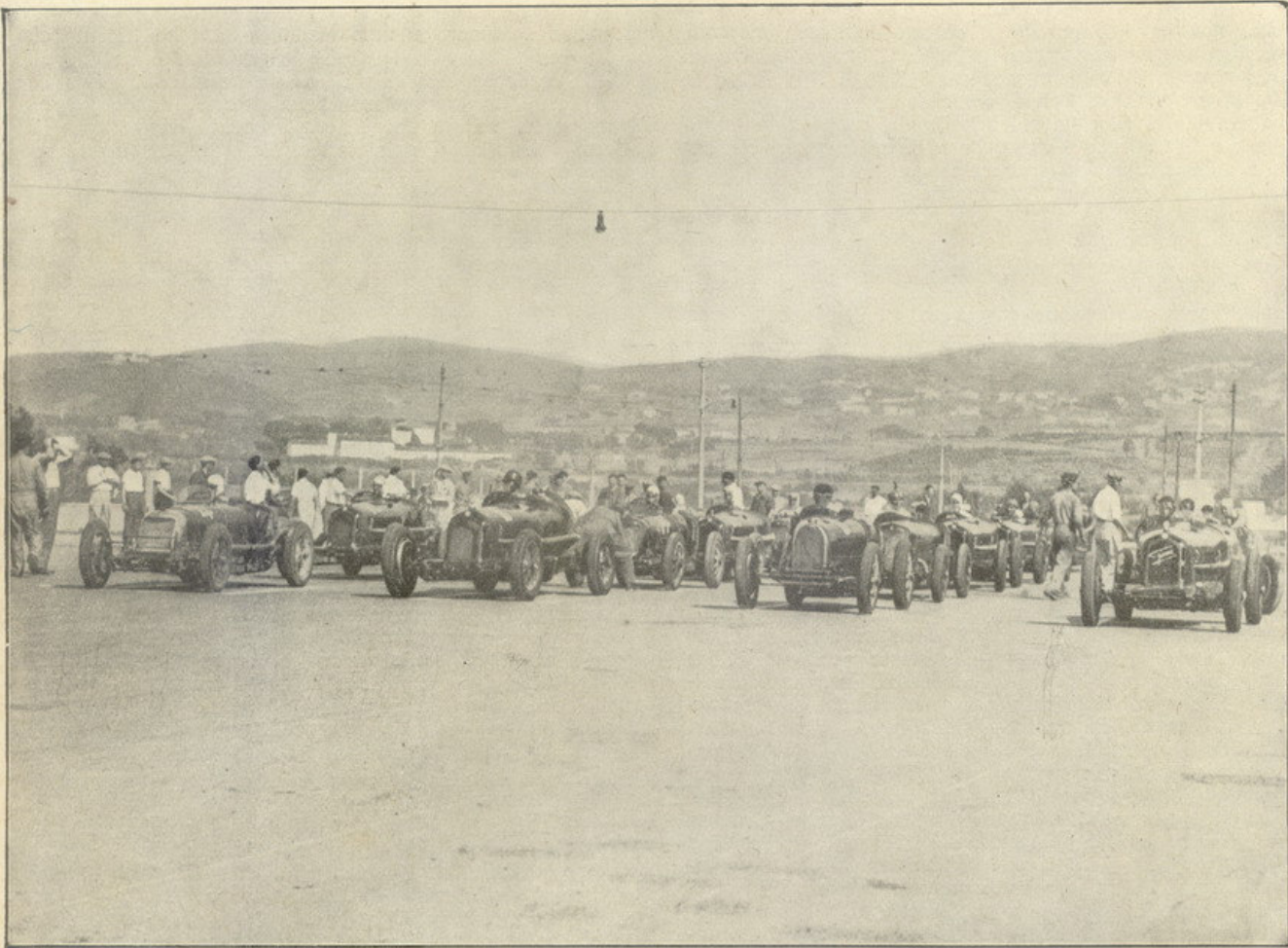
il giro d'Italia dell'

ARDITA



più di 20.000 Km.

tutte le vetture *ARDITA* hanno pneumatici MICHELIN



I concorrenti pronti per la partenza.

Il Circuito del Montenero - Coppa Ciano

23 Luglio

Raramente nella ormai non più breve nostra attività di spettatori quasi obbligati delle più varie manifestazioni dello sport automobilistico internazionale, era certo capitato di assistere a una gara tanto piana come andamento quanto, alla resa dei conti, esatta nei risultati e ricca di contenuto tecnico, come è indiscutibilmente avvenuto per la XIII Coppa Ciano al Montenero.

La gara, nelle osservazioni della vigilia, proponeva diversi motivi di interesse più tecnico che sportivo. Ebbene: a tutti i motivi che la corsa proponeva con evidenza solare, la corsa ha risposto in modo preciso e definitivo. Tanto che la gara e i suoi risultati possono assumersi con tutta tranquillità come indici tecnici di valore assoluto.

Non sarà male, a questo punto, precisare al lettore quali erano questi motivi tecnici che rendevano interessante la XIII Coppa Ciano al Montenero e che a gara conclusa ne fanno una delle corse più utilmente organizzate in questa veramente fortunata stagione di sportiva 1933.

I motivi salienti erano, dunque, questi: si prospettava l'eventualità che Tazio Nuvolari corresse al Montenero con la monoposto *Maserati* 3 litri, vale a dire con la vettura del trionfo al Gran Premio del Belgio a Spa; se

l'eventualità si fosse tradotta in concreto si avrebbero avuti, nello stesso tempo, due cose molto interessanti: il debutto di questa vettura in una corsa italiana, il confronto fra questa vettura assurta dopo Spa alle vette della celebrità e altre che sullo stesso Circuito del Montenero in passato avevano spadroneggiato e stabilito i records; infine si sarebbe assistito al debutto di un nuovo originale tipo di vettura costruito dalle Officine Maserati di Bologna: vale a dire al debutto della nuova monoposto 2 litri quattro cilindri *Maserati* affidata alle capaci mani di Giuseppe Campari.

Quando questo numero della Rivista uscirà, molte cose saranno state dette intorno alla Coppa Ciano 1933 e a noi non resterà forse nemmeno il compito di far rilevare cose nuove. Comunque perchè il lettore possa con facilità farsi una idea di come la Coppa Ciano al Montenero abbia risposto ai quesiti che essa proponeva, crediamo che la cosa più efficace da dire sia... la ripetizione dell'ordine d'arrivo stesso. Questo ordine di arrivo dice in sostanza questo: Nuvolari con la monoposto *Maserati* 3 litri non solo ha corso; Nuvolari con questa vettura ha facilissimamente vinto e forse più facilmente ancora demolito tutti i records esistenti sul circuito; Campari, a sua

volta, non ha solo portato al debutto la nuova *Maserati* due litri monoposto quattro cilindri; Campari è arrivato terzo assoluto dietro la monoposto 3 litri di Nuvolari e la *Alfa Romeo* 2600 di Brivio, perdendo il secondo posto per una fermata al rifornimento imposta dal banalissimo inceppamento di un freno e riuscendo a girare in tempi che sono i migliori dopo, naturalmente, quelli forniti da Nuvolari e da Borzacchini fintanto che il ternano rimase in gara con la 2600 *Alfa Romeo* che poi a Tadini egli cedette dopo soli quattro giri.

In forza della inequivocabile eloquenza dell'ordine d'arrivo e delle cifre, la XIII Coppa Ciano al Montenero vuol dunque esser considerata soprattutto dal lato tecnico una gara compiutamente riuscita, una gara effettivamente di utilità non indifferente e di non discutibile portata. Naturalmente, forse in ragione di questa chiarezza estrema di risultati, dal lato sportivo, intendendo con questo alludere al lato spettacolare della manifestazione e alle fasi più o meno emotive attraverso le quali essa è passata prima di giungere alla conclusione, la XIII Coppa Ciano allo spettatore un poco superficiale può anche esser apparsa poco attraente e poco emotiva. Infatti nessun dubbio si è mai potuto avere circa l'esito della corsa dopo appena trascorso un giro. Nuvolari che aveva assunto la prima posizione svincolandosi facilmente dalla *bagarre* iniziale della partenza in linea (una novità organizzativa questa della partenza in linea al Montenero, dove le partenze erano sempre state date a tempi) nella stessa posizione e con vantaggio sempre aumentante è rimasto. In queste condizioni la cronaca della manifestazione non ci sembra necessaria davvero. Basterà dire che tolti gli episodi relativi al ritiro di Borzacchini per indisposizione al quarto giro e alla cessione della sua vettura a Tadini, che prima del quarto giro aveva dovuto fermarsi per rottura del ponte della sua vettura; della breve fermata al box di Campari per siringare un freno inceppatosi; dei ritiri di Gherzi e di Minozzi, che erano i soli corridori al volante di vetture *Bugatti* null'altro sarebbe da rilevare che valesse a spiegare un poco le fasi della corsa. Anche nella classe 1100, nella quale pareva doversi prospettare un interessante confronto fra le 1100 italiane e le diverse 1100 straniere la gara assumeva fisionomia identica a quella della classe maggiore. Vale a dire che le tre *Maserati* 1100 assumevano la testa, che Barbieri e Landi, passati ai primi due posti quasi subito, in quella posizione rimanevano per tutta la durata della gara, che Furmanik il terzo su *Maserati* malgrado una fermata al box per rottura del radiatore poteva ugualmente arrivare in fondo in terza posizione dietro i suoi più fortunati colleghi di marca.

Ometteremo, quindi, senz'altro la cronaca per dire, sia pure brevemente, della importanza che è venuta ad assumere la corsa dal lato tecnico.

Non importerebbe neppure dirlo, forse, perchè è con la forza dell'evidenza che la cosa si afferma; ma è indiscutibile che la vittoria della *Maserati* monoposto 3 litri magistralmente guidata da Tazio Nuvolari è stata relativamente facile. Non avendo avversari che lo potessero inquietare, il fortissimo pilota mantovano ha dovuto lottare contro l'invisibile lancetta del cronometro e contro le davvero impressionanti asperità del circuito che è senz'altro uno dei circuiti più difficili e più duri d'Italia, se non d'Europa. E come contro gli avversari, così anche contro questi ostacoli, Nuvolari e la *Maserati* monoposto 3 litri hanno, come si è detto, facilmente vinto.

Sono così caduti: il record sul giro portato da 13,42 e 1/5 a 13,27 e 1/5; il record dei 10 giri portato da 2,18,29 a 2,16,56; la media totale non solo contando 10 giri (vale a dire quanti erano nel 1932) ma anche calcolando 12 giri, perchè tanti erano da compiere quest'anno. Tutto questo, si noti, malgrado che le condizioni del fondo stradale non fossero certo migliori quest'anno (è vero il contrario, anzi) e che al vincitore sia mancata qualsiasi minaccia diretta. Il che equivale a dire che la possibilità massima della vettura non deve esser stato forse neppure attinta e che il risultato da essa conseguito avrebbe anche potuto esser migliorato in caso di necessità. A dire del resto la facilità con la quale Nuvolari ha segnato questi nuovi records ba-

sterebbe accennare al fatto che il mantovano fintanto che volle marciò a velocità media costantemente superiore a quella corrispondente al giro più veloce stabilito nel 1932!

Questa *Maserati* tre litri monoposto è, dunque, quella grandissima vettura che si era intravista dopo l'esito del Gran Premio del Belgio a Spa. Essa, infatti, non è soltanto una vettura per altissime velocità come lo dimostra un semplice calcolo che tenga presente che al regime massimo di 6000 giri con rapporti e gomme per alta velocità la macchina supera i 250 orari; essa è essenzialmente una vettura completa che domina e vince e migliora records che furono stimati eccezionali anche su strade accidentate e difficili come quelle del Montenero, strade che non consentono velocità superiori ai 90 chilometri orari, che tutte le difficoltà stradali comprendono.

Che cosa sia questa *Maserati* tre litri monoposto non stremo a ripetere ora avendo su queste stesse colonne descritte nelle sue particolarità costruttive. Essa si può ancora dire, riprende un tema già vittoriosamente risolto in Italia con la creazione delle famose monoposto *Alfa Romeo*; essa questo tema riprende e risolve forse in maniera ancora più decisa, a stare ai risultati che con essa in due gare Nuvolari ha raggiunto.

Alla base di tutto sta, dunque, che la monoposto *Maserati* che può considerarsi come la monoposto *Alfa Romeo* la vettura da corsa tipicamente italiana (cilindrata media e la più alta potenza possibile in rapporto alla cilindrata; peso il minore possibile; ingombro il minore possibile; possibilità di impiego in ragione di questi dati la più alta possibile, ecc.) dimostra come alla prova dei fatti il concetto tecnico italiano sia il più esatto e come con vetture siffatte i più brillanti risultati siano conseguibili.

L'odissea di questa monoposto che fintanto che rimase in mano di piloti non esperti come Nuvolari non poté imporsi e che oggi domina, è storia breve e recente. Alcuni semplicissimi accorgimenti l'hanno portata al punto più alto del suo rendimento. Nuvolari per primo intravide e fortunatamente risolse; oggi la Casa razionalmente ha sistemato, provvedendo a una modifica del gruppo di sterzo (ora attaccato direttamente al motore ad evitare flessioni e trepidazioni derivanti soprattutto dall'impiego di rinvii che sono stati aboliti) e a un pratico e semplice irrigidimento dell'avantreno.

Fatto sta che oggi con i 210 cavalli circa di potenza ricavati dal motore, con i poco più che 750 Kg. di peso, dalla *Maserati* un pilota come Nuvolari può ricavare i risultati che al Montenero ha raggiunti. Il che dispensa da ogni altra considerazione.

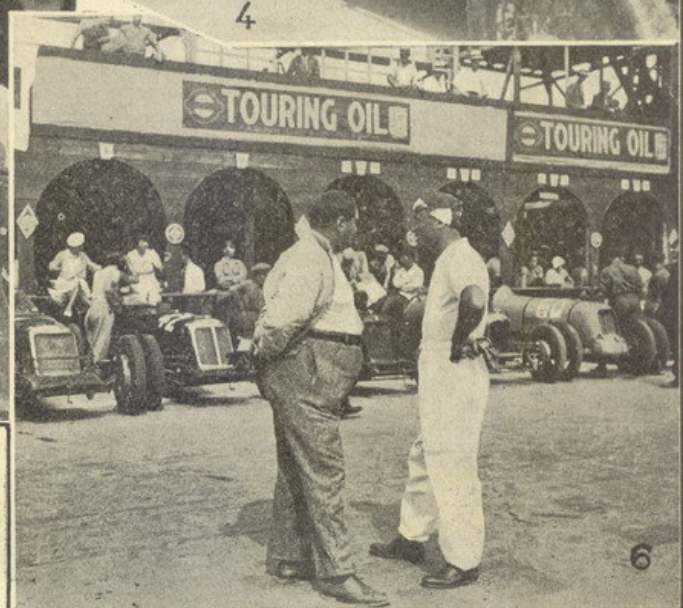
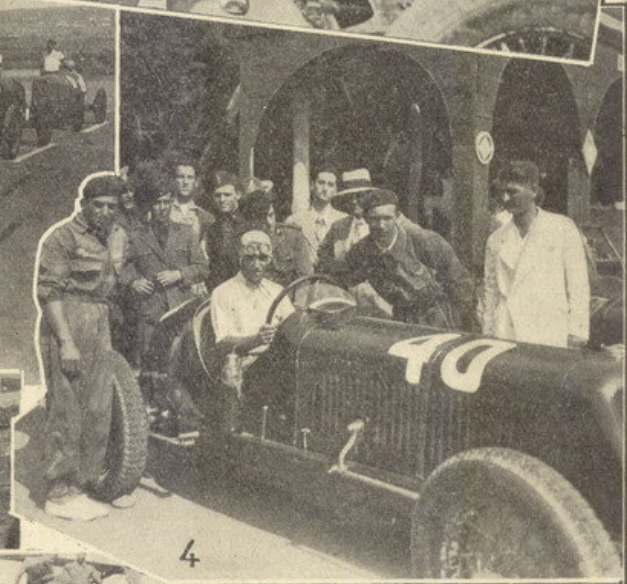
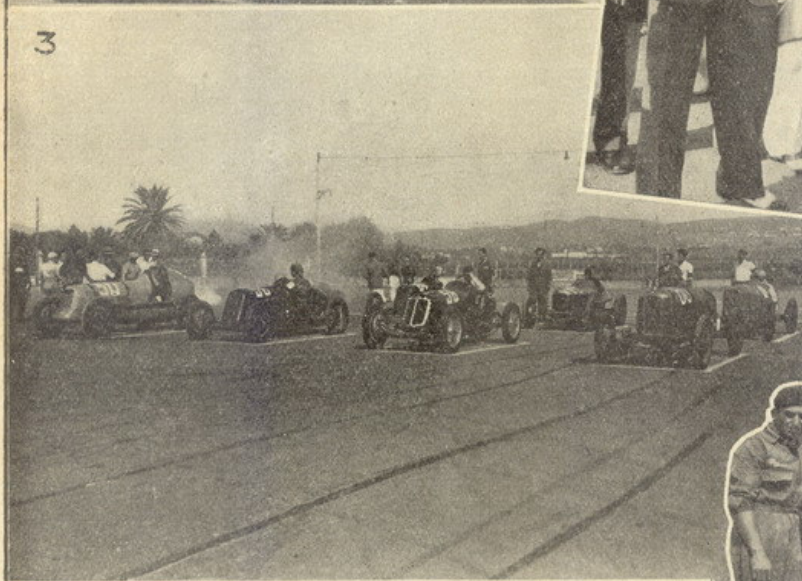
Altro rilievo tecnico interessante riguarda la nuova *Maserati* due litri quattro cilindri che ripete in piccolo la 3 litri monoposto. I costruttori hanno veduto giusto ancora una volta: si voleva una vettura leggera e di facile guida soprattutto. Si è ricorso a un motore quattro cilindri e a uno chassis simile a quello delle 1100 e delle 1500 della stessa marca. I dati sono i seguenti: potenza 140 cavalli, peso 550 kg., ingombro minimo. E' interessante l'impiego di un motore a quattro cilindri in una vettura da corsa. Bisogna dire che più che dimostrare una superiorità del « quattro cilindri » sull'« otto cilindri » di quasi universale impiego, la Casa costruttrice è ricorsa a quello per il minore peso e per il ridotto ingombro; peso e ingombro che hanno in definitiva consentito il piazzamento su uno chassis del tipo 1100 e 1500.

Con questa vettura, certo non ancora « tirata » al massimo, Campari ha girato in 14'06" e che è il terzo miglior tempo stabilito domenica 30 luglio al Montenero dopo il 13'27"1/5 di Nuvolari e il 13,59 di Borzacchini con la 2600 *Alfa Romeo*.

Il debutto, dunque, è stato più che felice. Tanto più che la parabola di questa vettura che si affaccia ora alle gare non può dirsi certo conclusa: perchè un ulteriore incremento di potenza è contemplato, fermi restando gli altri dati di peso e di ingombro.

Tenendo, quindi, nel dovuto calcolo anche il successo nella categoria 1100 e i nuovi records sulla distanza e sul giro stabiliti da Barbieri e da Landi, la XIII Coppa Ciano

Vedute della Coppa Ciano



1) e 2) S. E. Ciano, con l'on. Parisio visita corridori e macchine prima della partenza - 3) Partono i concorrenti della cat. 1100 - 4) Nuvolari sulla monoposto Maserati 3000 con la quale ha trionfato anche in questa gara - 5) Campari sulla monoposto Maserati 2000 - 6) Campari e Borzacchini prima del via.

(foto Gino Schendi - Livorno)

al Montenero può anche considerarsi come una consacrazione della produzione *Maserati* da corsa.

Bisogna felicitarsi con i costruttori bolognesi: oggi le loro vetture sono all'avanguardia e possono aspirare a tutte le vittorie, contro qualsiasi avversario. Questo ha valore non soltanto relativo, infine: dice, infatti, che la tecnica da corsa italiana è tutt'altro che ferma e promette gare appassionanti e risultati meravigliosi nelle gare che ancora ci dividono dalla chiusura della stagione sportiva, tanto più che sono in via di ritornare alle gare le monoposto *Alfa Romeo* e le nuove macchine di Bugatti...

Per concludere, altre poche osservazioni ancora sulla gara e sui attori. Come a Spa così anche al Montenero contro la *Maserati* 3000, le *Alfa Romeo* oggi in circolazione hanno fatto veder di nulla potere ormai: nè le 2600 modificate, nè le 2300 che sono su un valore che la monoposto *Maserati* supera. Del resto è naturale che sia così. Qualcosa dobbiamo dire sui piloti. Ometteremo i soliti aggettivi per Nuvolari, che è il più forte senz'altro. Diremo piuttosto della magnifica corsa di Brivio, che sale quattro a quattro i gradini della celebrità ormai e che è destinato a entrare nel gruppo degli assi; diremo di Barbieri e di Landi, i due migliori specialisti della 1100 attualmente, due giovani che faranno presto a salire. Ricorderemo il saldissimo Campari che ha corso da par suo, il corretto Tadini, l'irruento Battaglia, Balestrero, Cortese, Biondetti, Fontana, Furmanik sfortunato sempre. Come Taruffi, del resto, e come Minozzi e Gherzi che erano ottimamente in gara.

L'organizzazione è stata, come sempre, esemplare.
Corrado Filippini.

LE CLASSIFICHE:

1. Tazio Nuvolari, *Maserati* tre litri, che ha compiuto i 240 Km. del percorso in ore 2.45'08''2/5 alla media di Km. 87,198 (record precedente media Km. 86,753 su 200 Km.); 2. Antonio Brivo, *Alfa Romeo* 2600, in 2.53'29''4/5; 3. Giuseppe Campari, *Maserati* due litri, 2.54'08''2/5; 4. Borzacchini e Tadini, *Alfa Romeo* 2600, in 2.54'58''; 5. Gianni Battaglia, *Alfa Romeo* 2300, 2.56'24''2/5; 6. Renato Balestrero, *Alfa Romeo* 2300, 3.00'39''; 7. Franco Cortese, *Alfa Romeo* 2300, 3.01'52''2/5; 8. Fontana, *Alfa Romeo* 2300, 3.01'54''1/5 (primo dei dilettanti); 9. Piero Taruffi, *Alfa Romeo* 2300, 3.03'17''2/5; 10. Clemente Biondetti, *Maserati Bugatti*, 3.06'52''3/5.

Giro più veloce il quarto e il quinto di Nuvolari su *Maserati* in 13'27''4/5 alla media di Km. 89,130 (record precedente di Nuvolari in 13'41''1/5 alla media di Km. 85,570).

Classe 1100 cmc.: 1. Nando Barbieri, *Maserati*, che ha percorso i 160 Km. in 2.01'38'' alla media di Km. 76,404 (record precedente 2.04'29''1/5; 2. Guido Landi, *Maserati*, 2.02'32''; 3. Giuseppe Furmanik, *Maserati*, 2.16'15''; 4. Dourel, *Amilcar*, 2.28'56''.

Giro più veloce il sesto di Landi su *Maserati* in 14'57''3/5 alla media di Km. 80,207 (record precedente 15'53'' alla media di Km. 76,600).

Il Circuito Principe di Piemonte

Avellino - 6 Agosto

Quest'anno, per la prima volta, il be' Circuito che con tanta passione e tanto amore l'on. Alberto Di Marzo organizza nella sua fiera città irpina e su pei selvosi monti che le fan corona, ha subito un arresto nella continua ascesa della cifra della media velocità mantenuta dal vincitore. Ma nessuna sosta invece sul cammino della propaganda e dell'interessamento delle masse che è il fine più importante da perseguire. Mancavano quest'anno, è vero, i grandissimi campioni, i fuori classe che l'estero ci contende poichè, a quanto pare, ovunque nel vecchio mondo si vogliono vedere gare automobilistiche movimentate è indispensabile ricorrere ai nostri uomini e, se si vuole che vincano, anche alle nostre macchine. Ma se le macchine eccezionali e gli uomini eccezionalissimi sono quei due o tre i cui nomi vanno sulle bocche di tutti formando il lievito originario del « tifo » più genuino, numerosi sono i nostri campioni valorosissimi anch'essi e pronti a distinguersi brillantemente ed a dare alle folle spettacoli emozionantissimi appena i « tenori di cartello » si tirano da parte.

Pertanto noi riteniamo che il gran pubblico affluito in Avellino da Napoli e province limitrofe quando alla fine della gara avrà saputo che il record di Nuvolari dello scorso anno non era stato battuto non abbia provata alcuna delusione e gli applausi scroscianti hanno compensato senza rammarico e senza sottintesi la bella battaglia combattuta e vinta magistralmente da Eugenio Siena, un valoroso e competente elemento della Scuderia Ferrari.

Il pubblico, insistiamo sull'argomento, è stato poi maggiormente compensato dell'assenza dei grandissimi assi per il fatto che non aveva fin dal primo momento un solo nome sul quale basare tutte le simpatie e trascurando il comportamento degli altri concorrenti ma ha dovuto e potuto invece seguire tutta la corsa e viverne tutte le fasi fino all'ultimo istante con l'animo sempre in sospeso e senza saper mai quale sarebbe stato il vincitore assoluto. E poichè a fianco della gara si svolgeva una lotteria a ridottissimo tipo Tripoli, i fortunati chiamati a correre l'alea dei concorrenti hanno potuto quasi tutti restare fino all'ultimo con la speranza di vincere il primo premio, cosa che non sarebbe accaduta se tra i corridori vi fossero stati un Nuvolari, un Borzacchini o un Campari. Vi erano infatti tra i partenti, insieme al Siena, elementi come Premoli, Ca-

stelbarco, Balestrero, che tutti potevano aspirare alla vittoria ed infatti la vivissima lotta si è ingaggiata tra di essi.

Così al primo giro passano nell'ordine: Premoli, Siena, Castelbarco, Cornaggia, Auricchio, ecc. Al terzo giro Balestrero avrà preso il posto di Cornaggia. Alla fine del quinto giro (metà gara), i concorrenti ancora in gara sono così classificati:

1. Premoli, 1.21'3''3/5; 2. Castelbarco 1.22'7''4/5; 3. Siena 1.23'41''4/5; 4. Rocco 1.24'53''3/5; 5. Cornaggia 1.25'44''; 6. Bellucci 1.27'44''2/5; 7. Auricchio 1.29'21'' e 3/5; 8. Rondina 1.32'3''3/5; 9. Aimini 1.34'30''2/5; 10. Bonetti 1.35'32''; 11. Amato 1.37'17''4/5; 12. Cerutti 1.40'28''1/5.

Fino a questo momento il giro più veloce è il terzo di Premoli alla media di Km. 93,576.

Al settimo giro Balestrero è terzo dinanzi a Siena mentre Castelbarco tenta di strappare a Premoli il primo posto. La lotta continua accanita e sul decimo ed ultimo giro quando si crede che vi sia riuscito e si attende di vederlo comparire vincitore, essendo passati da Forino quasi assieme, ecco comparire invece sul rettilineo d'arrivo Siena seguito da Balestrero mentre Premoli è terzo. Lo sfortunatissimo Castelbarco è stato fermato a circa un chilometro dal traguardo dalla mancanza di benzina! Il suo posto è preso da Cornaggia e seguono altri cinque in modo che si hanno nove classificati e dodici ritirati. Quest'ultima cifra dimostra la severità della lotta.

Per la seconda volta S. A. R. il Principe di Piemonte ha voluto assistere, acclamatissimo alla bella gara che porta il suo nome ed a dare la partenza ai concorrenti.

Ecco la classifica generale:

1. Siena su Alfa-Romeo, che compie i dieci giri del circuito, pari a Km. 294.510, in 2.44'43''4/5, alla media di Km. 90.874 (record imbattuto di Tazio Nuvolari, 94,750); 2. Balestrero, su Alfa Romeo, in 2.44'59''4/5; 3. Premoli su M.B.M., in 2.46'58''3/5; 4. Cornaggia su Alfa Romeo in 2.47'18''3/5; 5. Rocco, su Alfa Romeo in 2'47'24''; 6. Auricchio su Alfa Romeo in 2.54'41''; 7. Bonetti su Alfa Romeo in 2.55'5''; 8. Rondina, su O.M. in 3.32'5''1/5; 9. Amato, su Balilla in 3.40''2/5.

Il record del giro più veloce è detenuto da Tazio Nuvolari con 15'33''1/5, alla media di Km. 96,253.