



Emilio Villoresi, complimentato da S. E. Costanzo Ciano, dopo la sua vittoriosa affermazione tra le 1500 con la nuova Alfa Romeo, risponde al saluto del suo ammiratore, Fabrizio Ciano.

Fatti, commenti, prospettive della "XVIII Coppa Ciano,"

Sette agosto: mattinata, a Livorno, di temporale violento; pomeriggio tiepido e sereno. Si sperò per un momento che anche nelle fasi della Coppa Ciano avvenisse altrettanto: dopo la pioggia, il bel tempo. Dopo tante batoste od assenze, una clamorosa rivincita: i tempi di allenamento, le indiscrezioni dei meccanici e dei corridori di Alfa e di Maserati, la natura del circuito, la conoscenza che i bene informati avevano del reale progresso compiuto nella messa a punto delle nostre due macchine, tutto lasciava sperare che la strapotente Mercedes avrebbe trovato sul circuito dell'Ardenza, per una volta tanto, un disco rosso alla serie delle sue vittorie: di qui non si passa.

Passò invece, anche stavolta, con un degno binomio, pur avendo perduto per via il suo caposquadra. Tuttavia l'osservatore attento non è rimasto insoddisfatto. Un progresso effettivo e tangibile, v'è registrato all'attivo delle macchine italiane il che può riaprir l'animo a qualche speranza. La tre litri 8 cilindri Maserati, se

complessivamente non ha migliorato di molto la meteorica comparsa di Tripoli, ha per lo meno confermato che la sostanza c'è, ed egregia: non difetta più che la messa a punto. C'è la velocità, per lo meno uguale ai più veloci esemplari della Mercedes; c'è la stabilità, la maneggevolezza, la guida, la ripresa, la frenata; forse anche la tenuta. Cadde per inconvenienti banali, probabilmente rimediabili.

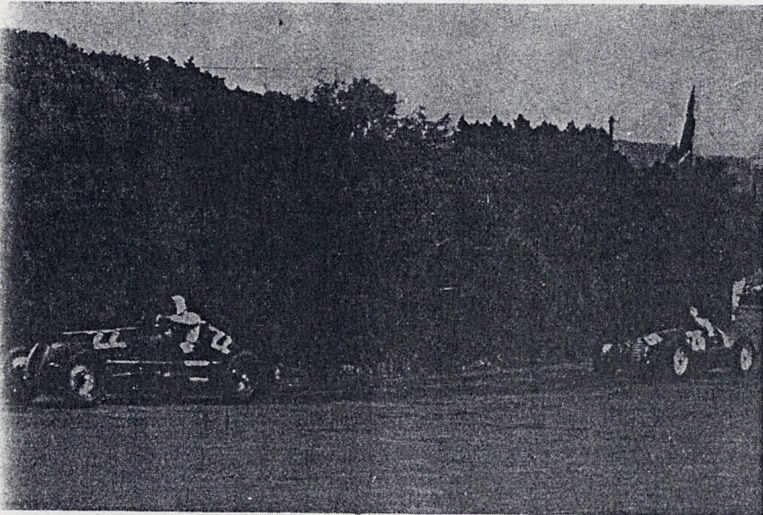
Ma soprattutto va lodata la buona forma attuale delle Alfa-corse 12 cilindri: buone in velocità, ottime in tutto il resto. Il periodo di raccoglimento è stato proficuo: esse han compiuto certamente una corsa regolarissima, senza il minimo incidente, senza perdere soverchio terreno, senza accusare manchevolezze nel furioso inseguimento delle Mercedes. Ci sono apparse come le più stabili in curva, le più sicure in rettilineo. Su un percorso come la coppa Ciano, meritavano di vincere: soprattutto se lo meritava il generoso, intelligente Farina, che ha compiuto forse la più bella



Lang, vincitore della XVIII Coppa Ciano con la Mercedes, saluta romanamente dopo la vittoriosa e faticosa prova.

corsa della sua carriera, vivendo per un'ora e mezza agli estremi limiti dell'osabile, e sapendo imporsi di non superarli. Una corsa da grande campione, più « completo » e più saggio che per l'innanzi.

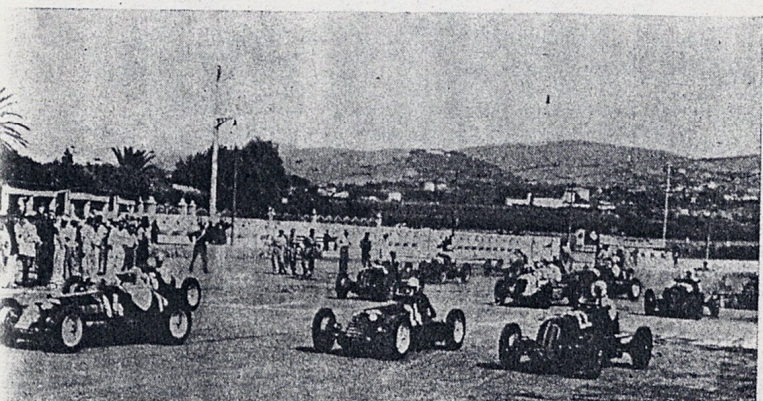
Quanto alla nuova Alfetta di 1500, debuttante a Livorno, ogni più roseo pronostico è stato superato. Si pensava ad una esibizione dimostrativa, ad un coltudo tecnico: di fronte alla vecchia, consumata esperienza della specializatissima Maserati, non sarebbe stato serio prevedere il « veni, vidi, vici » per la casa



L'elettrizzante duello tra i fratelli Villoresi: Emilio con l'Alfa Romeo sta superando Gigi con la Maserati nelle 1500.

milanese. Ma il paradosso s'è trasformato facilmente in realtà. Tre macchine partite, tre arrivate, al 1°, 2° e 7° posto. La principale, anzi la sola critica che si poteva muovere alla dilagante tendenza delle corse riservate alle 1500, che erano in realtà disputate in famiglia da una marca sola, e praticamente tendevano a ridursi a un solo modello di vettura, oggi dilegua. La lotta si riapre: fonte d'interesse, stimolo di nuovo pro-

La partenza delle 1500.



gresso. La nuova Alfa-corse di 1500, coi suoi 8 cilindri in linea, il suo telaio tubolare, le sue quattro ruote indipendenti, il suo monoblocco cambio-differenziale, la sua nuova indovinatissima guida, rappresenta un culmine non facilmente valicabile. Ci siamo soffermati ad ammirarla, prima della partenza, a cofano alzato, come lo scrigno d'un gioiello. abbiamo intuito *ictu oculi* che qualcosa di nuovo e di umano era stato creato.

Anche nel primo ciclo delle sue fortune sportive, l'Alfa Romeo aveva iniziato con una 1500. Il ricorso sia di auspicio per l'inizio di un secondo ciclo anche nella classe assoluta.

Questa, in sintesi, la fisionomia tecnica delle due gare abbinate sotto il nome di XVIII Coppa Ciano: un semplice episodio all'attivo della Mercedes, un complesso significativo e meditabile di elementi all'attivo dei battuti.

Ma vuole la tradizione giornalistica che una grande corsa sia vagliata anche sotto gli altri aspetti, che quelli puramente meccanici o sportivi: essi rappresentano infatti anche un importante avvenimento organizzativo e spettacolare.

Sotto tali ultimi aspetti, la corsa livornese ci ha convinti assai meno. Lo spettacolo è stato un po' « forzato » inscenando una pittoresca, ma strapaesana parodia del palio dei rioni, abbinato alla gara. Ogni corridore della classe massima rappresentava un Dopolavoro della zona livornese, che aveva mandato con cartelli e gagliardetti una deputazione di belle figliole a fargli corona prima della partenza, a sfilare sulla pista, a lanciai sorrisi e incitamenti: insomma a procurare un po' d'innocente baccano. A Tripoli i milioni, qui le chiome brune e bionde: con la differenza che quest'ultime erano in semplice visione... Meglio che niente, pensavano i corridori — e almeno, da buoni ragazzi, partirono in letizia. Però in fatto di spettacolo non bisogna esagerare: e soprattutto non bisogna credere che questo elemento sia di molto migliorato dalla presenza sulla pista, commisti al gruppo delle Autorità, di tutti gli « ufficiali » e i « bracciali » della manifestazione quando poi nell'infelice, minuscola tribuna della stampa, inadatta a contenere una metà dei corrispondenti locali e degli inviati speciali dei massimi organi italiani e stranieri, non c'è, non diciamo un dirigente, ma neppure una « maschera » a selezionare gli invasori, a ricevere i giornalisti, a fornire gli elementi indispensabili per il loro lavoro.

In una corsa di tanta mole, non si dovrebbero lasciare i giornalisti stranieri a mendicare un pezzo d'assito per accomodarsi alla meglio, invocando dai vicini quelle notizie che l'altoparlante si guardava dal fornire. Il servizio stampa non funzionò affatto, per la semplice ragione che non aveva neppure la pretesa di esistere. Non un comunicato, una classifica, una comunicazione sui ritiri o le fasi tecniche della gara. Il giornalista alla Coppa Ciano era un qualunque spettatore, tollerato o poco più. Malissimo. Il critico non può e non deve trasformarsi in un contagiri o in uno stenografo delle scarse classifiche precipitosamente diramate dall'altoparlante tra un rombo e l'altro dei passaggi.

Il suo lavoro è anzitutto di sintesi, prima che di analisi. Egli dev'esser libero di osservare panoramicamente, di fissarsi o cronometrare s'un dato corridore in una fase interessante, di raggiungere una curva eloquente, di bazzicare nello stallo dei rifornimenti. La banale materialità delle classifiche intermedie e le notizie di fatto, scheletriche e obbiettive, devon essergli fornite da opportuni comunicati dell'ufficio stampa dell'organizzazione, tanto è ridicolo l'eccesso opposto, di certi comunicati contenenti addirittura il commento, l'epica e la lirica, costituenti un gran perditempo per selezionare la notizia utile quanto è deplorabile la completa trascuranza delle necessità della stampa.

A parte questo rilievo — che andava fatto una volta tanto ad uso di tutti gli organizzatori di qualsiasi grande gara: e ci perdonino gli amici livornesi se abbiám colto il destro dall'episodio che li riguardava — l'organizzazione tecnica della corsa (curata e diretta in tutto il resto dall'insostituibile specialista Renzo Castagneto, ancora una volta pari alla sua formidabile e meritatissima fama) fu assolutamente perfetta in ogni dettaglio. Altrettanto dicasi del servizio di cronometraggio, impeccabilmente diretto dall'ing. Mazier.

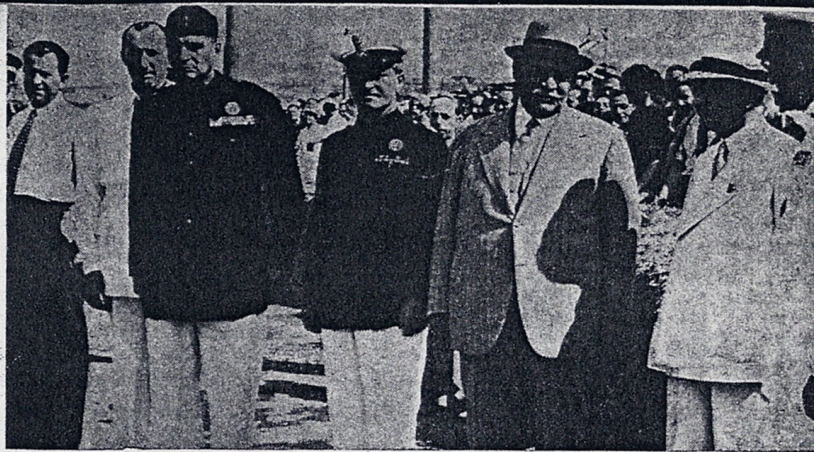
* * *

Benchè all'indole della nostra Rivista appartenga più il commento sintetico che la cronaca vissuta, ecco in riassunto le fasi delle due gare, disputate alla presenza di un pubblico numeroso ma non strabocchevole, che acclamò lungamente il patrono della gara, S. E. Costanzo Ciano che accompagnava il nipotino Fabrizio, e le altre autorità.

Nella corsa delle 1500, che apre la manifestazione alle 15,10, prendono il via 15 macchine: le 12 Maserati di Cortese, Brezzi, Ruggeri, Barbieri, Marelli, Teagno, Corsi, Ralph, Gigi Villorosi, Marazza, Pietsch e Pelassa, e le tre nuovissime Alfa-Corse di Severi, Biondetti e Villorosi Emilio. Assenti, dei 18 iscritti, Bianco, Dusio e Bagnoli.

Balza in testa la Maserati di Villorosi Gigi (che all'ultimo momento ha sostituito Rocco), incalzato da Severi, Biondetti e Villorosi Emilio. Quest'ultimo al 4. giro supera Biondetti, mentre Severi dopo l'8. giro ferma lungamente ai box. Così i due fratelli vengono a trovarsi vicini, in immediato contrasto. Curioso paradosso: la comparsa dell'Alfa 1500, che pone fine alla consueta lotta in famiglia tra le Maserati, ne apre un'altra in un'autentica famiglia, dei fratelli Villorosi. Il pubblico si appassiona a questa fraterna contesa, che al 13. giro, dopo un vivace corpo a corpo, si risolve a favore di Emilio, che riesce a passare. Gigi compie ancora un paio di giri, poi si ritira.

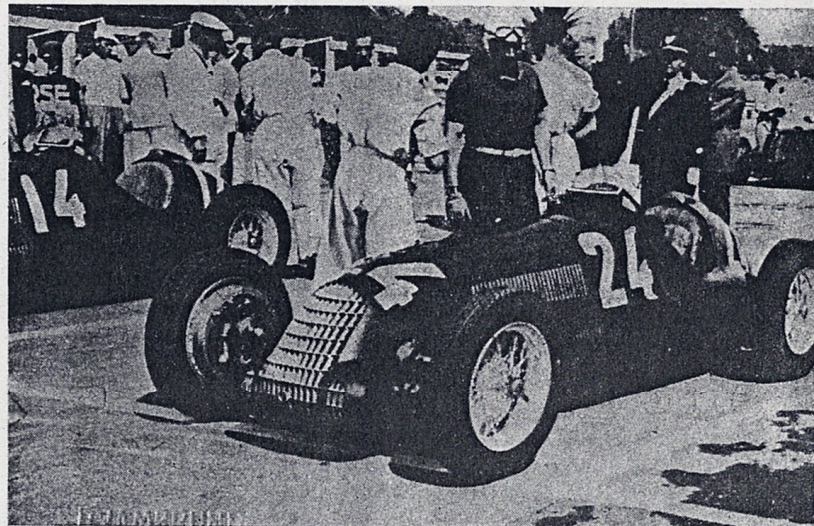
Nella scia del primo rimane Biondetti coll'Alfa; terzo Marazza, il maseratista più brillante della giornata. La corsa è decisa al 15. giro: il terzetto non si sfalda sino al 25., termine della breve ma concentrata fatica. Così pure il quarto posto è conservato, per gli ultimi dieci giri, dal livornese Cortese, con 20 soli secondi da Marazza.



L'ing. Ferrari, il conte Bonacossa e l'ing. Furmanich fanno corona a S. E. Costanzo Ciano.

La corsa delle vetture formula internazionale ha inizio alle 17. Prendono il via in prima fila, in base ai migliori tempi di allenamento: Trossi (Maserati 8); Caracciola (Mercedes), Lang (Mercedes) e Farina (Alfa 12); in seconda fila (Wimille Alfa 12), Brauchitsch (Mercedes), Zehender (Maserati 8); in terza Belmondo (Alfa 8), Comotti (Delahaye), Dreyfus (Delahaye), Teagno (Maserati 6).

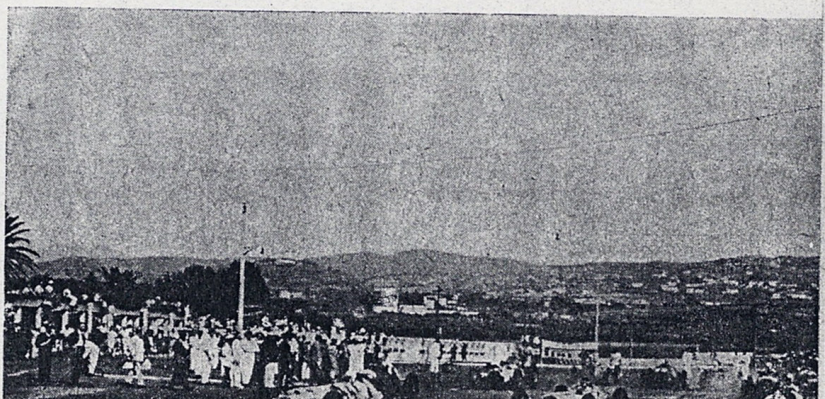
Scattano in testa Caracciola e Lang, inseguiti da Farina e da Trossi, che però comincia il 3. giro a gua-



La bella linea della nuova Alfa-Corse 1500, 8 cilindri. Biondetti, secondo classificato, si appresta alla partenza.

dagnare posizioni. Eccolo davanti a Farina; poi, di colpo, alla fine del 4., proprio davanti alle tribune, con un irresistibile spunto, ecco Trossi divorarsi di colpo i due tedeschi quasi appaiati, e guidare a travolgente andatura la cavalcata. Il pubblico scatta in manifestazioni di entusiasmo delirante: per quattro giri infatti il campione della Maserati migliora gradatamente il suo vantaggio sulle Mercedes. Ma al nono, doccia ge-

Il « via » è dato alle grosse cilindrate.

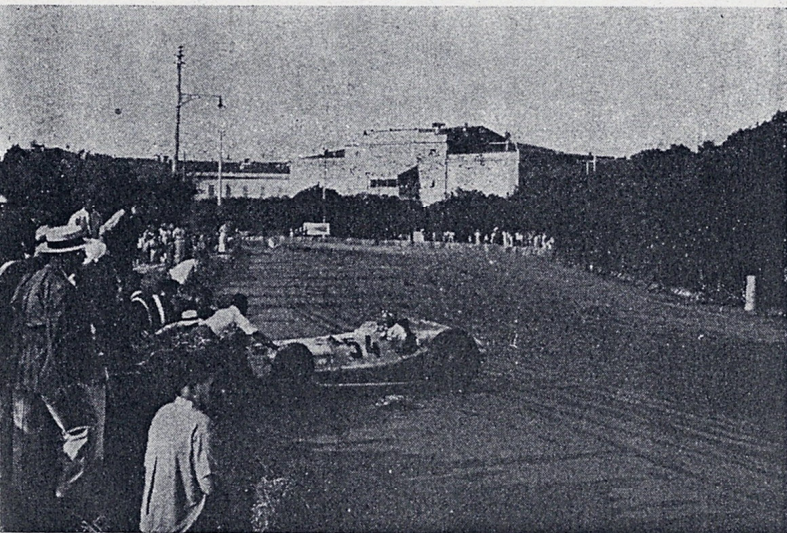




Le belle dopolavoriste livornesi che hanno fatto il tifo per Farina, lo attorniano prima della partenza.

lida: Trossi ferma agli stalli a cambiar candele (così almeno noi crediamo d'interpretare i suoi movimenti, dall'altro lato della pista); riparte velocissimo, torna a fermarsi al 14. giro, e al 15. scoraggiato si ritira definitivamente.

Nelle posizioni d'onore, dietro Caracciola e Lang, il duello tra Brauchitsch e Farina, che dura dal terzo giro, si risolve temporaneamente, durante il 13. a favore del campione torinese, che passa in terza posi-



La «prova del delitto». Il pubblico aiuta von Brauchitsch a rimettersi in strada, causandogli la penosa squalifica.

zione, sempre incalzato dal tedesco che non lo abbandona, malgrado un'uscita di strada al 13. giro, che gli verrà poi addebitata come infrazione regolamentare per l'aiuto ricevuto da spettatori nel rimettere la macchina in carreggiata.

Al 21. giro Caracciola sosta circa 50" ai box per

L'irruente conte Trossi, che con la Maserati 3000, ha superato ancora una volta le avversarie tedesche.



cambiare le ruote posteriori e rifornirsi; Lang si trova così in testa, e Farina al secondo posto. Si riaccendono le speranze, tutte puntate sul campione torinese, in magnifica forma, tanto più che l'inseguimento di Caracciola non pare molto convincente; egli si lascia superare al 24. giro da Brauchitsch, che diventa terzo, e dopo il 26. giro giunge lentamente ai box e si ritira.

Nelle posizioni retrostanti Wimille, sull'Alfa 12, che si è portato sinora egregiamente, ferma al 21. giro per rifornimento: riparte al suo posto, in qualità di riserva, Biondetti, senza perdere la quarta posizione conquistata a metà gara, dietro Lang, Farina e Brauchitsch, e mantenuta sino alla fine. Ottimo, ammirevole quinto è il dilettante Belmondo, specialista per la sua imperturbabile tendenza a partire ed arrivare sempre. Sesto ed ultimo, dopo i numerosi ritiri, è Dreyfus sulla Delahaye 12 cilindri 4500 senza compressore, che ha nettamente deluso non solo in velocità ma anche in tenuta e regolarità.

Le posizioni non mutano sino al 40. e ultimo giro, tranne lo scambio tra i due tedeschi di testa, Lang e Brauchitsch, che dal 28. giro s'inseguivano nell'ordine. Al segnale di rifornimento eseguito dallo stallo, Lang obbediva, mentre il secondo non se la dava per intesa, e fidandosi dell'ampio serbatoio passava in testa al 38. giro e finiva primo, rimanendo in secca proprio mentre ultimava il giro d'onore, a vittoria conseguita. Lang non poteva che terminare secondo, con mezzo minuto di distacco; a un minuto e mezzo dal vincitore, ecco Farina.

L'aiuto accettato da Brauchitsch nell'incidente che si è detto formava oggetto di regolare reclamo contro il vincitore, e i commissari sportivi, in seguito al regolamento (*dura lex, sed lex*) lo escludevano dalla classifica ufficiale, squalificandolo. Episodio nell'episodio, quale abbiam definita la galoppata della Mercedes a Livorno. I fatti per noi rimangono quelli che sono: sconfitta onorevole, con bagliori di speranza all'orizzonte.

Aldo Farinelli.

(Fotografie Giambruni)

LE CLASSIFICHE

Classe oltre i 1500 cmc.: 1. Lang (Mercedes) che ha compiuto i 232 km. del percorso in ore 1.40'35"1/5, alla media oraria di km. 138,388; 2. Farina (Alfa Romeo) in 1.41'23"1/5; 3. Wimille-Biondetti (Alfa Romeo) che hanno compiuto 39 giri in 1.41'49"1/5; 4. Belmondo (Alfa Romeo) che ha compiuto 38 giri in 1.41'53"1/5; 5. Dreyfus (Delahaye) 37 giri in 1.43'15".

Giro più veloce: il 31. di Brauchitsch e il 32. di Lang in 2'25"2/5, alla media di km. 143,603.

Classe fino a 1500 cmc.: 1. Villoresi Emilio (Alfa Romeo) in 1.05'21"3/5, alla media di km. 133,108; 2. Biondetti (Alfa Romeo) in 1.05'23"4/5; 3. Marazza (Maserati) in 1.06'22"1/5; 4. Cortese (Maserati) in 1.06'42"4/5; 5. Barbieri (Maserati), 24 giri in 1.07'48"3/5; 6. Ruggeri (Maserati), 24 giri in 1.08' e 20"; 7. Severi (Alfa Romeo), 23 giri in 1.05'24"3/5; 8. Corsi (Maserati), 21 giri in 1.06'48"3/5.

Giro più veloce: il 13. di Villoresi in 2'31"2/5, alla media di km. 137,912.