

ANNO VI - N. 13  
27 Settembre XIV



# LA SCUDERIA FERRARI

Pubblicazione illustrata

M O D E N A

Spedizione Abbonamento Postale



M. Agnolotto  
936



Alfa Romeo

# QUASI UN BILANCIO

del Prof. Giuseppe Filippini



VITTORIO IANO, sorride forse al pensiero della nuova fatica che lo attende?

L'anno sportivo 1936 è pressochè concluso ed è stato certamente un difficile « curriculum » per la Scuderia. Essa si è trovata, sin dall'inizio, dinanzi al duro compito di difendere la propria posizione internazionale ed il prestigio sportivo automobilistico italiano in una serie di competizioni internazionali a cui partecipavano avversari stranieri estremamente agguerriti, e ricchi di mezzi e di recenti esperienze. Tanto agguerriti e tanto ricchi, che il compito di affrontarli avrebbe forse disanimato ogni altro combattente sportivo che avesse sentito meno urgente e meno grave il peso della propria responsabilità, meno salda e decisa la intima volontà di battersi per tentare di vincere.

Quando la Scuderia ha affrontato i primi cimenti internazionali di quest'anno, molteplici erano le difficoltà che le si paravano dinanzi. Di contro ad avversari che potevano avvalersi di vetture oltremodo potenti e che — soprattutto — avevano già fornito prove della loro qualità nelle competizioni dell'anno precedente, la Scuderia non poteva senz'altro contare su mezzi meccanici parimenti collaudati.

Di fronte alle Mercedes e alle Auto-Union, che certamente avevano tratto vantaggio e perfezionamento dall'intervallo invernale di riposo fra la stagione 1935 e quella 1936, la nuova 12 cilindri Alfa-Romeo doveva venir considerata sotto un duplice aspetto.

Da una parte, — e per la perizia dell'ideatore, e per la fama della Casa Costruttrice — come una fondata speranza capace di contenere in serbo i migliori successi: dall'altra, con una leggera incertezza, quella che inevitabilmente sempre precede la prima prova di un nuovo strumento non ancora collaudato attraverso un pieno e severo cimento: la competizione sportiva!

Il corso dell'annata ha dimostrato che, anche contro le formidabili vetture germaniche, si poteva vincere. Le Alfa-Romeo infatti hanno vinto ripetutamente, sormontando grandi difficoltà. Hanno vinto nettamente nel G. P. di Barcellona in cui la 12 cilindri e Nuvolari hanno sorpassato la Mercedes di Caracciola; ha trionfato con la 8 cilindri e Nuvolari al G. P. di Budapest battendo Mercedes e Auto-Union; è uscita vittoriosa nell'entusiasmante e serrata contesa fra la 12 cilindri di Nuvolari e

l'Auto-Union di Varzi nel G. P. di Milano, ha clamorosamente strappato il trionfo nella combattutissima Coppa Ciano.

Ad un certo momento, nella fase alterna in cui, da una gara all'altra, il risultato si invertiva e la vittoria passava dall'uno all'altro degli accaniti competitori, è sembrato che l'equilibrio fosse raggiunto, e che si potesse parlare di una perfetta equivalenza di valori, in tutte le circostanze.

In realtà, i risultati delle gare di chiusura dell'annata 1936 dimostrano che le Auto-Union e le Alfa-Romeo, corrispondono a due tipiche e diverse concezioni delle vetture da corsa. Ognuna è eccellente nel proprio tipo, e la vittoria spetta all'una o all'altra a seconda delle condizioni di gara. Le Auto-Union, sono state concepite sotto il segno della potenza, e quindi dominano indiscusse nelle gare e nei circuiti disegnati per le alte velocità. Le Alfa-Romeo sono state invece concepite assai più come vetture nel vero senso della parola, che come bolide da velocità; ed è inevitabile che esse s'impongano in quelle gare in cui le doti di accelerazione, di maneggevolezza, di stabilità nelle curve, di frenata, sono le fonti precipue della vittoria. Date ai concorrenti un circuito adatto alle grandi velocità: vinceranno i tedeschi. Date alla gara un percorso tormentato, rettilinei brevi, pendenze: vinceranno le Alfa Romeo.

Queste poche parole contengono tutto il segreto delle vittorie e degli insuccessi dell'annata 1936; esse dicono perchè in tante gare la Scuderia abbia vinto, e perchè in tante altre essa non poteva assolutamente vincere.

Ma l'elenco delle vittorie e dei successi non è ancora finito, come non lo è l'attività sportiva. Ricordiamo anzitutto il grande trionfo nella X. Mille Miglia in cui la terna delle Alfa-Romeo 2900 cm<sup>3</sup> ha dominato: Brivio, Farina e Pintacuda sono arrivati nell'ordine. Non solo essi hanno vinto la classica gara, ma hanno anche sorpassato il primato dell'anno precedente segnando nuovi sorprendenti primati.

A Monaco, la vettura di Nuvolari ha tenuto testa a tutti i competitori per ben 30 giri del difficilissimo percorso, e solo una menomazione improvvisa potè costringerlo ad accontentarsi del 3.º posto. A Tunisi, il 2.º posto in classifica è stato appannaggio di Pintacuda.

Al Gran Premio dell'Eifel, solamente l'incredibile coraggio della grande rivelazione di quest'anno, il corridore Rosemeyer dell'Auto-Union, ha permesso ad un pilota te-

desco di precedere di poco il meraviglioso Nuvolari al traguardo d'arrivo. In questa gara il successo è stato veramente notevole nonostante che sia mancata la vittoria assoluta, poichè il 2º, 3º, 4º posto sono stati occupati da Nuvolari, Brivio, Farina.

Le 24 ore di Spa hanno veduto una netta vittoria della vettura Alfa-Romeo 2900 A, guidata a turno da Sommer e Severi, mentre il G. P. di Germania ricorda un ottimo 3º posto di Brivio ed una bellissima e sfortunata corsa di Nuvolari.

Nel 1936 la Scuderia ha anche valicato l'Oceano recandosi, ambasciatrice sportiva d'Italia, nel lontano Brasile.

Dopo una sfortunata partecipazione al G. P. di Rio de Janeiro, nel quale la banale rottura di un organo delle vetture ha tolto di gara Pintacuda e Marinoni, la Scuderia si è presa una brillantissima rivincita dominando da lontano tutti gli avversari nel G. P. di S. Paolo: 1º Pintacuda, 2º Marinoni.

Oltre alla vittoria assoluta di Nuvolari nella Coppa Ciano, questa gara ha veduto un successo ancor più significativo della Scuderia. Brivio e Dreyfus si sono imposti a tutti gli avversari conquistando il 2º e 3º posto in classifica.

Lo Stelvio, ha ancora una volta assistito alla vittoria di Tadini e della Scuderia. Così come la Coppa Edda Ciano a Lucca.

Dopo quanto abbiamo detto in principio circa le caratteristiche di un circuito che rendono inevitabile la vittoria delle vetture da velocità, come le germaniche, oppure di quelle aventi doti di maneggevolezza, come le Alfa-Romeo, niente più ci resta da aggiungere per render ragione del parziale insuccesso nel G. P. d'Italia a Monza. Ha vinto chi era già vincitore in partenza.

Modena ha assistito domenica alla 3ª vittoria di Nuvolari colla 12 C., che lo consacra per il 3º anno Campione d'Italia.

In definitiva anche quest'anno, mentre piloti e dirigenti varcano per la 2ª volta l'Oceano per il grande confronto nella Coppa Vanderbilt, pure non volendo peccare di modestia diremo che, di fronte ad avversari tanto potenti, la nostra difesa è stata più che onorevole in quanto se Auto Union chiude con leggero vantaggio la partita, Mercedes è stata battuta e la attività registra oggi, ancor prima di chiudere il bilancio dell'anno XIV, 10 vittorie assolute su 20 grandi corse disputate.

G. F.



### LA CLASSIFICA

1. Nuvolari Tazio (Alfa Romeo 8 cil.) che compie i km. 210 del percorso in ore 1.44'40'', alla media oraria di km. 120.382.
2. Brivio Antonio (Alfa Romeo 12 cil.) in 1.44'57''<sup>4</sup>/<sub>5</sub>.
3. Dreyfus Renato (Alfa Romeo 8 cil.) in 1.46'10''<sup>33</sup>/<sub>5</sub>.
4. Hans Stuck (Auto Union) in 1.47'44'' e <sup>1</sup>/<sub>5</sub>.
5. Calamai (Alfa Romeo 1750), fermato al 27° giro.

*Giro più veloce*: il 22° di Nuvolari, che ha percorsi 7 km., in 3'23''<sup>11</sup>/<sub>5</sub>, alla media di chilometri 124.015.

### J commenti:

**"La Gazzetta dello Sport"**

I risultati di questa corsa lasciano perplessi. La 8 cilindri Alfa Romeo ha vinto nettamente, battendo e la Auto Union e la più recente 12 cilindri Alfa

Romeo. Ci sarebbe da restare interdetti davanti a questo risultato.

Come spiegare che la trionfatrice del Gran Premio di Germania di domenica scorsa ha potuto cedere così improvvisamente? Sia per i freni che per le sospensioni e i motori, questa vettura era apparsa perfettamente efficiente domenica scorsa. Qui invece hanno proprio ceduto freni e motori; e noi siamo del parere che molto conti, sui risultati delle corse, la preparazione delle macchine.

Ora evidentemente con le corse così addossate l'una all'altra, la preparazione diviene affrettata ed in certi casi superficiale: si fanno poche prove sul circuito, non si ha il tempo di ripassare le vetture, non si ha il modo di studiare il loro comportamento sul percorso di gara. E su questo circuito tormentato e difficile più che mai, queste prudenti misure sono necessarie perché le vetture devono venire impiegate al li-

mite, specialmente per ciò che riguarda taluni organi, come i freni.

La vittoria dell'Alfa Romeo può ben dirsi una vittoria dei suoi freni. A parte il fatto che Nuvolari è l'uomo dei miracoli, si è visto che, fra le 12 cilindri e la 8 cilindri, su un percorso come questo, la differenza è poca e che la potenza conta fino ad un certo punto, mentre invece molto di più contano la stabilità ed i freni.

Varzi, nelle prove, aveva girato in ben diversi tempi. Ma se avesse più a lungo provato avrebbe probabilmente constatato che i freni non avrebbero potuto reggere a quel ritmo. Eppure al Nürburg Ring questi organi non avevano rivelato alcuna deficienza. Ma è anche vero che su quel percorso essi non subiscono un così logorante impiego come su un percorso come questo di Livorno.

E l'Auto Union avrà potuto apprendere che c'è ancora da lavorare in

questo campo così come l'Alfa Romeo avrà probabilmente da rivedere le sue trasmissioni, per quanto l'incidente di Nuvolari possa anche attribuirsi allo spunto troppo violento della partenza. Anche Dreyfus a Deauville ebbe un incidente del genere. Resta comunque confermato che l'Alfa Romeo è più che mai temibile, specialmente su percorsi misti.

Questo alternarsi di vittorie e di sconfitte tra l'Alfa Romeo e l'Auto Union non prova del resto un grande equilibrio di valori meccanici? Equilibrio che rende emozionantissime, combattute e incerte queste battaglie di tecnica e di

sport, come da un pezzo non lo erano.

Alla gara assistette una folla enorme e grande fu l'entusiasmo con cui festeggiò oltre ai corridori l'on. Costanzo Ciano, al cui nome essa è dedicata.

Erano nella tribuna d'onore la contessa Edda Ciano Mussolini, l'on. Galeazzo Ciano, l'on. Bonomi, l'on. Parini, l'on. Teruzzi e l'ing. Magnani in rappresentanza del Presidente generale del R.A.C.I. e l'ing. Furmanik, presidente della Commissione Sportiva.

La corsa, che si è iniziata fra la delusione generale, terminava tra il giubilo traboccante della folla la quale, all'arrivo di Nuvolari e di Brivio, si im-

padroni di loro e poco mancò non li riducesse a malpartito per l'eccessivo entusiasmo.

### " Il Littoriale "

La sedicesima Coppa Ciano ha, certamente, superato di gran lunga tutte le edizioni passate. Sembrava una gara naufragata al primo giro, quando Nuvolari, subito dopo lo scatto iniziale, fu visto restare in coda al piccolo plotone e fermarsi sconsolato scendendo di vettura; doveva trasformarsi in breve, protagonista naturalmente il mantovano, nella più interessante e più bella gara dell'intera stagione.

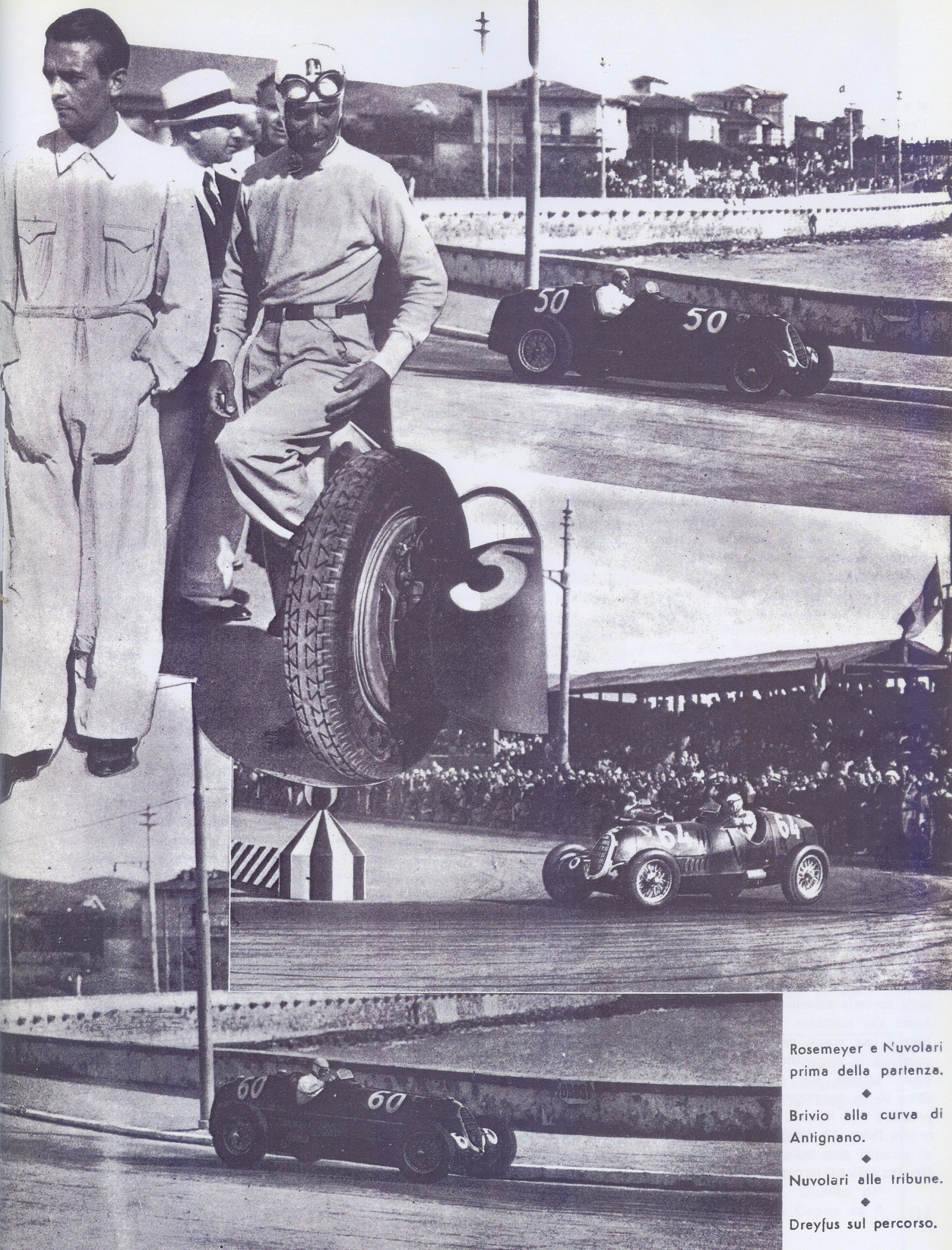
Questa in sintesi la indimenticabile vicenda della 16.a Coppa Ciano alla quale Nuvolari ha legato indissolubilmente il proprio nome e nella quale l'Alfa Romeo si è ampiamente rifatta della cattiva giornata di Adenau confermando la propria superiorità complessiva su questo tipo di strade. Barcellona, Budapest e Milano erano con i loro risultati altrettanti punti fermi: la vittoria nella Coppa Ciano è la più luminosa conquista.

Tecnicamente questo successo è più pregevole perchè la macchina con la quale Nuvolari l'ha conquistato era una otto cilindri di appena 3.900 cmc., nettamente meno potente e meno veloce dell'Auto Union di Stuck e di Varzi che avevano dei motori di 5400 cmc. di cilindrata. Esso è una riprova, una documentazione inoppugnabile di osservazioni altre volte fatte sul tema. Cioè che non è soltanto la potenza il fattore decisivo per una vettura da corsa, specie se il tracciato sia sinuoso e tale da richiedere tante accelerazioni positive e tante negative, e soprattutto una maneggevolezza estrema fatta di stabilità e di ottime possibilità di impiego della macchina in tutte le condizioni di marcia.

Inutile, crediamo, sfoggiare altri, del resto difficilmente escogitabili, aggettivi di lode per Nuvolari. Tazio nel suo genere è un fenomeno. Nelle gare dove occorre il cuore del combattente, dove si deve lottare, dove si deve osare, Nuvolari è imbattibile. Solo Nuvolari sa spingere ai limiti a cui arriva. Sembra che una forza misteriosa moltiplichi le sue risorse nervose, che un assillo lo spinga e Nuvolari va. Nelle sue mani la macchina si fa docile e si presta qua-



S. E. Galeazzo Ciano assiste alla entusiasmante disputa della 16<sup>a</sup> Coppa



Rosemeyer e Nuvolari  
prima della partenza.

◆  
Brivio alla curva di  
Antignano.

◆  
Nuvolari alle tribune.

◆  
Dreyfus sul percorso.

si a sovvertire le leggi fondamentali dell'equilibrio. E quando sembra che si impenni, ecco che il pilota meraviglioso la riprende e la domina.

I dieci giri centrali della Coppa Ciano, quelli nei quali Nuvolari, superato Brivio, volle mettere distanza fra sè e il valoroso camerata, non saranno tanto presto dimenticati; prodezza magnifica di un magnifico campione.

Con Nuvolari bisogna citare Tonino Brivio che ha fatto una delle sue più belle corse e che ha guidato con uno stile impressionante. Senza un Nuvolari nella giornata in cui era il mantovano, Brivio avrebbe certamente vinto. E' il migliore elogio che gli si possa fare.

### “ La Stampa ”

La 16.a edizione della Coppa Ciano si è conclusa con una spettacolosa vittoria di Tazio Nuvolari e con il trionfo delle Alfa Romeo della Scuderia Ferrari. Il campione italiano ha ottenuto il suo quinto successo nella corsa livornese in modo memorabile.

Quello che ha saputo fare Nuvolari sul nuovo circuito del Miramare ha del prodigioso. Al « via » Nuvolari, che ha a fianco Varzi e Rosemeyer, parte come un saetta e riesce a strappare subito qualche metro di vantaggio sui suoi compagni di linea. Il mantovano abborda con sicurezza la curva del traguardo mentre dietro a lui le macchine, coda a coda, cercano di farsi luce. Ma ancora prima che Nuvolari possa girare la rotonda di Ardenza, la 12 cilindri, tra lo stupore generale, cede di schianto. Il pilota della Scuderia Ferrari sterza a destra e si porta per forza di inerzia presso gli stalli.

Cos'è accaduto? Alla macchina di Nuvolari si è spezzato l'asse di trasmissione. E' dunque finita per l'asso italiano. I tedeschi avranno via libera? Sono questi gli interrogativi che si rivolge ora la folla mentre i meccanici della scuderia modenese si affollano attorno alla macchina. Allo stallo della Ferrari una pronta decisione, come richiedono le circostanze, è presa. Nuvolari passerà alla guida della macchina di un compagno di squadra e riprenderà così la lotta. Brivio, che corre con l'altra 12 cilindri Alfa Romeo, è al secondo giro sulla scia di Varzi e Dreyfus tallona il compagno di scude-

ria. In ritardo è Pintacuda. Il mantovano, all'inizio del terzo giro, sostituirà il reduce dal sud America che partecipa alla gara con una delle 8 cilindri.

Nuvolari, che raccoglie un uragano di applausi, parte quindi in netto ritardo....

... Ben più emozionante è stata la corsa delle grosse cilindrato alla quale hanno partecipato 10 macchine delle 13 iscritte. Già vi abbiamo detto dell'incidente toccato a Nuvolari e delle sostituzioni di Pintacuda con Nuvolari e di Rosemeyer con von Stuck. Dal quinto giro la corsa diveniva elettrizzante. Varzi conduceva fortissimo, inseguito da Brivio, Dreyfus e Nuvolari, mentre Stuck si manteneva in quarta posizione. A metà gara le posizioni erano le seguenti: 1. Varzi in 52'33"; 2. Brivio 52'47"; 3. Nuvolari 52'58"; 4. Dreyfus 53'17".

La lotta si sferrava accanitissima. Lo spettacoloso inseguimento di Brivio, che dopo il 105.° chilometro era distaccato di soli 14" mentre Nuvolari, che inseguiva in terza posizione, aveva momenti indimenticabili. Ma la gara si risolveva al 19.° giro quando cioè Varzi, che fino a quel momento aveva tenuto il comando della corsa, accusava noie ai freni ed era costretto a fermarsi per una ventina di secondi agli stalli. Ne approfittava subito il mantovano per assumere il comando della gara mentre Varzi al 20.° giro abbandonava definitivamente.

Ormai la gara era vinta dai campioni dell'Alfa perchè, per i tre bolidi rossi, l'Auto Union di Stuck, per quanto in quarta posizione, non costituiva certo una seria minaccia. All'arrivo Nuvolari venne portato in trionfo dalla folla che tributava ai valorosi e cavallereschi compagni del mantovano e a Von Stuck entusiastiche ovazioni.

### “ Il Corriere della Sera ”

Nuvolari ha voluto legare per la quinta volta il suo nome alla Coppa Ciano, vincendo questa competizione nella sua edizione più interessante e combattuta. Per merito suo l'industria e lo sport italiani hanno riportato un successo che ha un valore altissimo. Duramente provato da un incidente meccanico nello stesso istante in cui la gara aveva inizio, — un inizio travolgente e pauroso,

— si è buttato nella lotta con la macchina che Pintacuda gli ha ceduto e ha dato ed ha accettato battaglia con l'ardore che, malgrado il passare degli anni, non accenna a diminuire in lui. Tutta la competizione, che ha avuto fasi emotive, può dirsi imperniata sull'azione di Nuvolari fino a quando il campione italiano non è rimasto con Brivio e Dreyfus assoluto padrone della situazione.

La 16<sup>a</sup> Coppa Ciano ha avuto un successo che supera e oscura i precedenti: la potenza delle macchine in gara, il valore dei piloti di classe internazionale, il ritmo della contesa, l'entusiasmo della folla eccezionalmente numerosa, le difficoltà del percorso, la media stabilita che supera i 120 orari sono i requisiti di una manifestazione che ha compiuto un'altra tappa, la più luminosa del suo lungo cammino ascendente.

Nelle grosse cilindrato due marche erano scese in lizza, decise a riportare comunque il successo: una, l'Auto Union, reduce dal più recente trionfo del Gran Premio di Germania, disponente di due anziani e di un giovane; l'altra, l'Alfa Romeo della Scuderia Ferrari, con due giovani e un anziano. Ed è stata battaglia aspra, ardente, senza quartiere, che ha visto uomini e macchine impegnatissimi. Le sorti della gara sembrava dovessero volgere in netto favore dei tedeschi. Eliminata fin dalla partenza la 12 cilindri di Nuvolari, Varzi e Rosemeyer si lanciavano nella battaglia decisi a sgominare tutti. Ma gradatamente, prima Rosemeyer e poi Varzi dovevano rinunciare a ogni aspirazione, mentre Nuvolari si faceva strada tenacemente e progressivamente fino a rimanere dominatore incontrastato. Questa, in sintesi, la gara che ricorda nelle linee essenziali l'ultima prova italiana disputata sul circuito di Milano.

Alla gara hanno assistito numerose autorità e personalità del mondo politico e dello sport. Nella tribuna d'onore erano il Presidente della Camera on. Costanzo Ciano conte di Cortellazzo con la consorte donna Carolina, il Ministro degli Esteri Galeazzo Ciano e la contessa Edda Ciano Mussolini, il Sottosegretario agli Interni on. Guidi Bufarini, il Sottosegretario agli Esteri Bastianini, il Capo di Stato Maggiore del-



.....applausi ed evviva a Brivio!



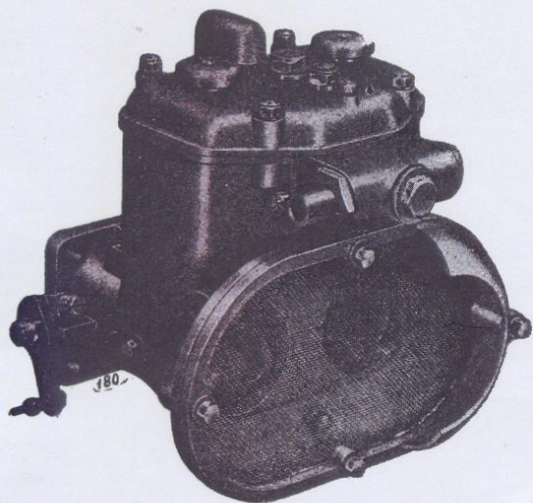
la Milizia gen. Russo, l'on. Bonomi direttore generale del Turismo, il gen. Teruzzi, l'on Roncoroni, il comm. Magnani direttore generale del R.A.C.I. in rappresentanza anche del presidente conte Alberto Bonacossa, il presidente della Commissione sportiva ing. Furmanik, il prefetto, il podestà, il federale di Livorno e numerose altre autorità.

#### „Gazzetta del Popolo „

Quando Tazio Nuvolari è uscito dal suo rosso bolide, viso abbronzato dal sole, gli occhi arrossati dallo sferzo del vento, la tuta sporca di olio, un urlo solo lo ha accolto. lo ha accompagnato, si può dire lo ha sospinto sulla tribuna dove si trovavano Costanzo, Galeazzo ed Edda Ciano e una folla di altissime personalità e gerarchi del Regime che gli hanno tributato gli onori del trionfo.

Le LL. EE. Costanzo e Galeazzo Ciano si congratulano con Brivio per la magnifica corsa.

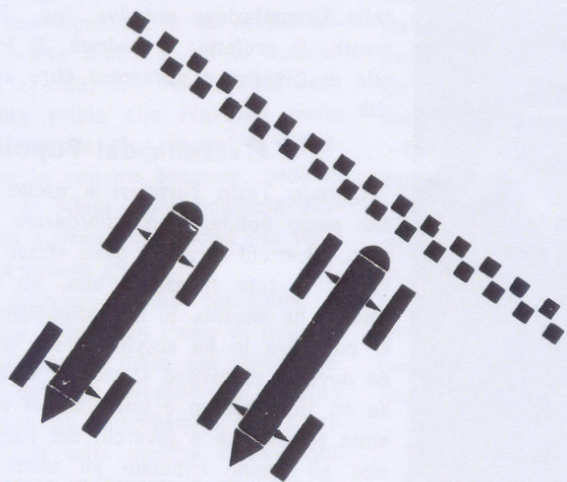
S. E. Costanzo Ciano col Direttore Generale del R. A. C. I. Comm. Magnani, il Gr. Uff. Nunes, il Comm. Giubilei organizzatore della Coppa ed il Cav. D' Amico.



Tutte le vetture ALFA ROMEO, trionfatrici nelle più importanti corse dell'annata, montavano i carburatori

# WEBER

*il carburatore  
dei campioni*



- X. Coppa delle Mille Miglia - Brescia
- VII. Gran Premio del Penya Rhin - Barcellona
- I. Gran Premio d'Ungheria - Budapest
- I. Circuito di Milano
- XI. Gran Premio delle 24 Ore del Belgio - Spa
- I. Gran Premio "Citta di San Paolo", - Brasile
- XVI. Coppa Ciano - Livorno
- V. Corsa dello Stelvio - Coppa A. Mercanti
- II. Circuito di Lucca - Coppa Edda Ciano
- V. Circuito di Modena

Fabbrica Italiana Carburatori **EDOARDO WEBER** - BOLOGNA - Via Cairoli N. 3-A - Telefono N. 22-356

In tutte le maggiori competizioni automobilistiche, ove le asperità del fondo stradale, la sinuosità dei percorsi e le avversità atmosferiche richiedono dalle gomme

**Velocità  
Resistenza  
Sicurezza**

*i pneumatici*

**PIRELLI**

**“ STELLA BIANCA ”**

*si affermano ovunque vincitori assoluti*

- X. Coppa delle Mille Miglia - Brescia - 5 aprile 1936
- VII. G. P. del Penya Rhin - Barcellona - 7 giugno 1936
- I. G. P. d'Ungheria - Budapest - 21 giugno 1936
- I. Circuito di Milano - 30 giugno 1936
- I. G. P. Città di San Paolo - Brasile - 12 luglio 1936
- XVI. Coppa Ciano - Livorno - 2 agosto 1936
- V. Corsa dello Stelvio - Coppa A. Mercanti - 30 agosto 1936
- II. Circuito di Lucca - Coppa Edda Ciano - 6 settembre 1936
- V. Circuito di Modena - 20 settembre 1936