



GIORNALE UFFICIALE
GRATIS AI SOCI
ALBERGHI E
AUTORIMESSE
AFFILIATI AL
R. A. C. I.

RACI

SETTIMANALE DELL' AUTOMOBILISMO ITALIANO

C. C. POSTALE
ESCE LA DOMENICA
ABBON. ANNUO L. 25
UN NUMERO L. 0,50

DIREZIONE - REDAZIONE - AMMINISTRAZIONE
ROMA - VIA PO 17 - TEL 33-721

10 AGOSTO 1930-VIII - N. 32 ANNO IV

PUBBLICITÀ | ROMA - VIA PO, 17 - Tel. 32-925
MILANO - VIA SENATO, 2 - Tel. 71-485



La Coppa Ciano a Livorno sul Circuito del Montenero: la tribuna delle Autorità durante la corsa

Il X Circuito del Montenero vinto da Fagioli su Maserati



S. E. Ciano e la contessa Edda Ciano-Mussolini giungono alle tribune



Il vincitore, Fagioli, subito dopo l'arrivo

Sul difficile, tortuoso e tormentato circuito del Montenero, che non a torto è stato paragonato alle Madonie, in formato ridotto, si è disputata domenica scorsa la Coppa Ciano, manifestazione internazionale di velocità per macchine da corsa, valida per la classifica di campionato italiano.

Mezza centuria di concorrenti avevano inviato la loro iscrizione, e la gara si presentava assai interessante e combattuta.

Grazie alle premure assidue, instancabili dell'Automobile Club di Livorno che ha curato con passione viva la organizzazione della grande prova, il circuito quest'anno era in condizioni ideali e le imponenti tribune erano state erette sull'incantevole piazzale dell'Ardenza.

Il pubblico, malgrado la giornata minacciosamente piovosa, è accorso in folla ad assistere alla gara, tanto più che con ansiosa attesa si aspettava l'incontro Nuvolari-Varzi. Era, questo, un po' il perno della manifestazione. Non si può certamente stabilire una superiorità fra i due grandi campioni, Nuvolari e Varzi, i quali hanno al loro attivo numerose e sfolgoranti vittorie automobilistiche e motociclistiche. E poiché alla Montenero correvano a pari armi, con due Alfa Romeo P2, se la fortuna fosse stata benevola ad entrambi, era la valentia quella che avrebbe dovuto stabilire il primato.

Come si vede, non era piccolo il motivo di interesse della manifestazione, e ben si spiega l'attesa febbrile della folla, e specialmente degli sportivi del volante.

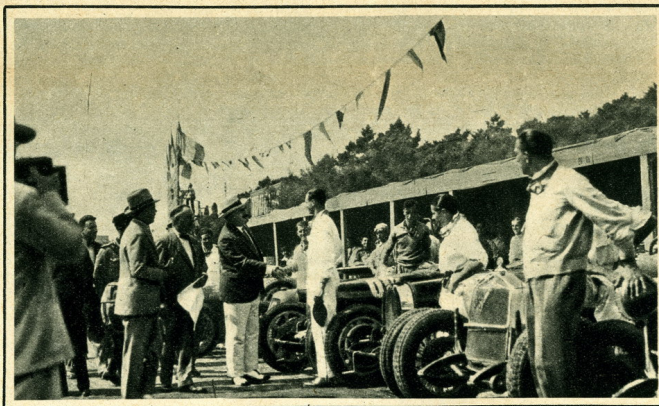
Alle ore 15 del 3 agosto, le macchine sono state fatte allineare, ed alla presenza di S. E. Ciano, con la Contessa e Contessina Ciano, dell'on. Ridolfi, dell'on. Lando Ferretti, dell'on. Farinacci e di numerose altre autorità e personalità, la contessa Edda Ciano Mussolini ha dato il « via » ai concorrenti, che, a cominciare dalle piccole cilindrata, sono partiti a coppie di due, con 30" di distacco fra l'una e l'altra.

Hanno così preso la partenza 32 vetture, nove delle quali della 1100 cmc.

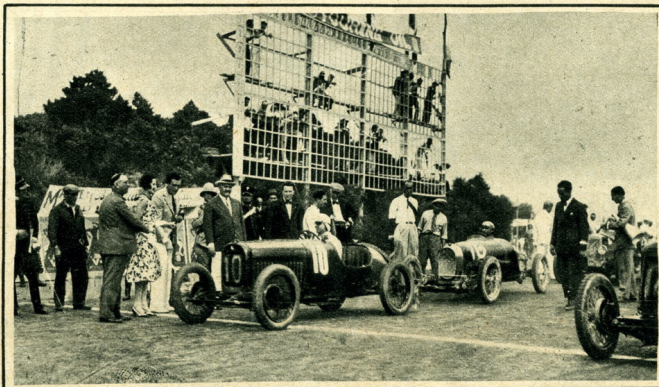
Nella minima cilindrata, l'andamento della corsa è stato regolarissimo e veloce.

Moradei, inseguito sempre da vicino da Matrullo, ha preso il comando della gara dall'inizio e l'ha mantenuto sino al termine con la Salmson che ha marciato sempre con veloce regolarità. Matrullo, ottimo secondo, è giunto a soli 47" di distacco. Tutti gli altri si sono ritirati o sono giunti fuori tempo massimo.

Si può dire che sia stato Matrullo l'animatore della corsa, perchè con il suo tenace inseguimento ha costretto Moradei a marciare sempre forte e a fare largamente crollare i records. Nello scorso anno, infatti, Moradei,



S. E. Ciano passa in rivista i concorrenti



La partenza delle piccole 1100 cmc.

che fu egualmente vincitore della corsa, stabilì sul giro il tempo di 18'12" 3/5 alla media di km. 74.162, portato quest'anno a 17' 4" alla media di km. 79.101, e nel percorso ottenne il tempo di 3,14'12" alla media di km. 69.511 che quest'anno ha abbassato a 3,20" alla media di km. 74.861.

Su tutto il percorso, quest'anno, Moradei ha dunque tenuto una media più elevata di quella raggiunta nel 1929 sul solo giro.

Nelle maggiori cilindrata, che disputavano la Coppa Ciano, la lotta fra i campioni è stata serrata, entusiasmante.

Nuvolari è subito passato in testa, a brevis-

simo distacco da Varzi. I due magnifici antagonisti avevano iniziato la generosa battaglia, decisamente, tanto che ambedue dal primo giro, malgrado la partenza da fermo, hanno battuto il record sul giro.

Questo era stato stabilito da Varzi, vincitore della IX Montenero, che con la P2 girò, nello scorso anno, in 15'10" 2/5 alla media di km. 88.971. Quest'anno, pur partiti da fermo, al primo giro Nuvolari ha registrato 15'6" e Varzi 15' 10". Battaglia, dunque, velocissima.

Al secondo giro, posizioni immutate. Varzi segue a 9" Nuvolari, precedendo Maggi e Fagioli.

Al terzo giro, Varzi, tirando fortissimo, riesce a passare al comando della gara.

Nuvolari cerca di riprendersi, colmando il distacco, e compie il giro più veloce, che resterà imbattuto, segnando il nuovo record in 14'38" 2/5 alla media di km. 92.211, ma invece di togliere il primato a Varzi, compie un altro giro giungendo lentamente alle tribune. Lo stesso incidente di Varzi a Roma: la frizione bruciata. Nuvolari, confortato dagli applausi del pubblico, è costretto al ritiro.

Varzi ha ora 2 minuti di vantaggio su Fagioli. Maggi, che ha cambiato le candele, ha perduto il suo posto retrocedendo al sesto.

Al sesto giro, nuovo e doloroso colpo di scena, il ritiro di Varzi.

I due campioni dei quali era tanto atteso il confronto, e che avevano dato battaglia con tanta audacia erano entrambi costretti ad abbandonare la corsa per irreparabili guasti di macchina, dopo aver dominato incontrastatamente per parte della gara.

Il ritiro della P2 e dei fortissimi piloti ha profondamente contrariato tutti i presenti forse più per il risentimento contro la sfortunata cieca che appiedava i due valorosi, che per il diminuito interesse della prova.

Le P2, dopo sei anni che sono sulla breccia, ininterrottamente, vincendo sempre e su tutti i circuiti, stabilendo anche nuovi records internazionali, come a Cremona nello scorso anno, cominciano a manifestare, di tanto in tanto, segni di stanchezza. E' inevitabile. Tuttavia queste vetture, che vinceranno ancora, rimarranno sempre nella storia dello sport automobilistico come un miracolo di tecnica, e di tecnica italiana.

Scomparsi Varzi e Nuvolari dalla lotta, Fagioli, vincitore della Coppa Principe di Piemonte, secondo assoluto alla Cuneo-Colle Madalena, quasi vincitore del Circuito di Caserta, ha giudiziosamente condotto la sua 2500 Maserati fino alla vittoria che è stata salutata con gli applausi più vivi di tutti i presenti.

Fagioli ha avuto una condotta di gara molto prudente e giudiziosa. Ha tallonato i due

AUTOVETTURE

4-6-8 CILINDRI

SOC. A. R. R. A.



AUTOCARRI

PEZZI DI RICAMBIO

TORINO - VIA SALUZZO, 29

SELETTIVITÀ
TONO
SEMPLICITÀ

ATWATER KENT
RADIO

S. I. C. D. E.
CONCESSIONARIA ESCLUSIVA
Via S. Gregorio N. 38
MILANO

alfisti sempre nelle seconde posizioni, e si è trovato poi al comando della gara, vincendo indisturbato, e portando ad una nuova, clamorosa affermazione la poderosa 2500 Maserati che, dopo il poco felice debutto della Madonie, si è dimostrata macchina di classe, sicura speranza dell'automobilismo sportivo italiano.

E se è vero che Fagioli ha vinto dopo il ritiro di Varzi e Nuvolari, è altrettanto vero che ha battuto il record precedente sul percorso, che apparteneva a Varzi con 2,34'51" 3/5 alla media di km. 87,175, portato a 2,33'59" 3/5 alla media di km. 87,666.

Secondo, con un'Alfa 1750 è giunto Campari, che ha compiuto miracoli, migliorando il tempo che con lo stesso tipo di macchina ottenne nel 1929.

Maggi è finito ottimo terzo, ed il suo ritorno alle corse, in una prova così difficile come la Montenero, non poteva essere più brillante e pieno di promessa per le future manifestazioni.

Quarto Borzacchini, che con la 1750 Alfa esordiva, e che, pure non forzando, ha fatto foggio della sua altissima classe.

La X Coppa Montenero, che si è corsa nel mese del Ministro Ciano, è stata caratterizzata da una altissima percentuale di ritiri. Non poteva essere diversamente, dato il treno velocissimo imposto da Nuvolari e Varzi, e date le grandi difficoltà del tormentato circuito, sul quale si è disputata domenica scorsa una bella, entusiasmante contesa dello sport del volante.

Artefici, i forti piloti e le velocissime macchine italiane, e l'Automobile Club di Livorno che con il cav. uff. Ernesto Tron, ed il cav. Benedetti, ha dato nuova prova della sua maturità e del suo entusiasmo fattivo.

LE CLASSIFICHE

Classe oltre 1100 cmc.

1. FAGIOLI LUIGI su Maserati 2500 Dunlop, in ore 2,33'59" 3/5, a compiere i 225 chilometri alla media di km. 87,666.

2. Campari Giuseppe su Alfa Romeo 1750 Pirelli, in ore 2,36'20".

3. Maggi Aimo, su Bugatti 2000 Dunlop in 2,36'38".

4. Borzacchini Baconin su Alfa Romeo 1750 in 2,37'33" 1/5.

5. Fontana su Alfa Romeo 1750, in 2,53'52" e 2/5.

6. Gazzabini Carlo su Alfa Romeo 1750, in 2,56'02" 2/5.

Classe fino a 1100 cmc

1. MORADEI MARIO su Salmson Dunlop, in ore 3,20" a compiere i 225 chilometri alla media di Km. 74 e 861 (record).

2. Matrullo Francesco su Salmson in ore 3 1'7" 2/5.

3. Arzilla su Amilcar.

Giro più veloce. Classe 1100: Moradei, al 7°, in 17'4", alla media di Km. 79.101 — Classe oltre 1100: Nuvolari, al 4°, in 14'38" e 2/5 alla media di Km. 92.211, record assoluto.

Il Circuito di Masaryk

Il Club automobilistico cecoslovacco per la Moravia e la Slesia organizza per il 28 settembre p. v., come abbiamo già annunciato, una gara internazionale automobilistica sul circuito Masaryk.

Il circuito Masaryk è formato dalle strade: Novy Liskovec, Pisárky (Brno), Kohoutovice, Zebětín, Ostrovacice, Veselka, Bosonohy, Novy Liskovec.

Numerosi sono gli iscritti al Gran Premio Masaryk. Oltre alle marche francesi, tedesche e americane, è assicurata, sembra, la partecipazione dell'Alfa Romeo.

La VII Pontedecimo - Giovi riaffermerà quest'anno le sue belle tradizioni

La Pontedecimo-Giovi — indetta e organizzata dall'A.C. di Genova — ha una bella tradizione come corsa di velocità in salita, tradizione che risale al 1922, e che si è, negli anni successivi, dal 1923 al 1926, rafforzata per i notevoli risultati sportivi raggiunti, fino a conseguire un vero trionfo nel 1929, con la demolizione di ogni record.

Nel 1922 Rebagliati su Hispano-Suiza stabiliva il record di 9' 14" 1/5 rimasto imbattuto fino al 1925. Nell'anno seguente Onofrio Maggi su Chiribiri si aggiudicava il primato ma restava per quattro secondi sotto il record di Rebagliati.

Nel 1924 trionfatore fu Marconini; nel 1925 Valpreda con 9,31 4/5 e anche Valpreda nel 1926, con il tempo di 9' 11" 3/5.

La VI edizione della Pontedecimo-Giovi, disputata nel 1929 presentava la caratteristica di un attacco generale al record, e di una lotta serrata tra i campioni più quotati. Il successo fu anche superiore alle previsioni. Clemente Biondetti, su Bugatti, segnò il tempo di 7'23" 1/5; e altri 20 concorrenti compirono la corsa in un tempo inferiore ai 9' 11".

Quest'anno la Pontedecimo-Giovi rinnoverà il successo delle precedenti edizioni. Il record di Biondetti è eccellente ma è anche suscettibile di miglioramenti. Uomini, macchine e strade offrono quest'anno un complesso di elementi atti a permettere di superare la media pure elevata raggiunta dal corridore toscano. E

che una vivace lotta per la conquista del record sia prevedibile, è facile arguire, sia dall'interesse che è assai vivo per questa corsa, sia dal fatto che nel campo tecnico e sportivo sono tenuti in alta considerazione i risultati raggiunti nella Pontedecimo-Giovi.

Il percorso della gara può considerarsi diviso in tre zone con pendenze medie progressivamente maggiori, mentre esso permette il più regolare svolgimento della corsa per l'ottimo fondo stradale e per l'ampiezza delle curve. La strada dei Giovi è infatti tra quelle recentemente rimesse a nuovo dall'A.A.S.S. ed è perciò nelle migliori condizioni per assicurare ogni garanzia ai concorrenti.

La VII Pontedecimo-Giovi che è dotata di 31.000 lire di premi in denaro, delle quali L. 10.000 riservate al primo assoluto, e di molti ricchi premi in coppe e medaglie, si corre in tre categorie: Corsa, Sport, Signore.

La Categoria Corsa è divisa in due classi (fino a 1100 cmc. ed oltre 1100 cmc.); e la Categoria Sport in tre classi (fino a 1100 cmc.; oltre 1100 cmc. fino a 1500 cmc.; oltre 1500 cmc.). Per le signore e signorine concorrenti sarà redatta una speciale classifica, ai fini della quale per le vetture di cilindrata inferiore a 1100 sarà detratto dal tempo effettivamente impiegato il tempo di un minuto primo, e per quelle di cilindrata fino a 1500 saranno detratti 30 secondi.

In occasione della VII Pontedecimo-Giovi il Ministero delle Comunicazioni ha concesso

il rilascio di biglietti di andata e ritorno a tariffa ridotta del 30 per cento dalle stazioni del Piemonte, della Lombardia, dell'Emilia e della Toscana per Genova nel periodo dal 21 al 24 agosto, validi per il ritorno fino al 27 agosto.

IL RADUNO DELL'A. C. DI MERANO Da Roma all'Alto Adige

Dopo la giornata automobilistica e la ginnastica, che furono effettuati nell'aprile scorso, e che raccolsero tanti consensi, l'A. C. di Merano indice ed organizza, con la collaborazione dell'A. C. di Roma, e di altre sedi provinciali del R.A.C.I., un Raduno turistico denominato « Raid Roma-Adriatico-Merano », per vetture iscritte da Soci effettivi del R.A.C.I., e ad essi intestate, e a stranieri, purché il titolare della iscrizione sia anche il titolare della vettura partecipante.

La manifestazione ha speciale carattere turistico. Tuttavia a distinguere diversamente le modalità di partecipazione, vengono istituiti due gruppi che prendono rispettivamente nome di « Gruppo Turistico » e di « Gruppo Sportivo ».

Il percorso, che tocca le più belle, pittoresche, caratteristiche città e località italiane, è il seguente: Roma-Terzi, per passo Corese (chilometri 94); Terni-Foligno, per Spoleto (Km. 53,6); Foligno-Ancona, per Muccia, Tolentino, Macerata, Loreto (Km. 145,8); Ancona-Pesaro (Km. 60,9); Pesaro-Rimini (chilometri 34); Rimini-Folli-Bologna (Km. 113,6); Bologna-Ferrara (Km. 47,7); Ferrara-Rovigo (Km. 35,5); Rovigo-Padova (Km. 41,35); Padova-Vicenza (Km. 32,3); Vicenza-Venona (Km. 51,3); Verona-Trento (Km. 92,1); Trento-Bolzano (Km. 71,5); Bolzano-Merano (chilometri 29). Totale Km. 903,6.

I concorrenti non appartenenti all'A. C. di Roma potranno partire dalla Sede del R.A.C.I. più vicina, e per la via più breve raggiungere un punto dell'itinerario sopradetto. Le vie più brevi vengono considerate in base alle strade di grande comunicazione segnalate dall'atlante edito dall'A. C. di Milano.

Circa la classifica, verranno classificati tutti i partecipanti che arriveranno al traguardo a Merano fra le ore 15 e le ore 18 del 20 ottobre p. v.

Sono stabiliti i seguenti premi:

"HOUDAILLE"
AMMORTIZZATORE IDRAULICO
 PER VETTURE ED AUTOCARRI
 Agenzia Italiana - Corte & Co. s.r.l.
 Via Roero di Cortanze 2 - Torino

AUTO

5

Bianchi

GOMME PIRELLI Società Anonima EDOARDO BIANCHI
 Via Abruzzi, 16 - MILANO - Via Abruzzi, 16