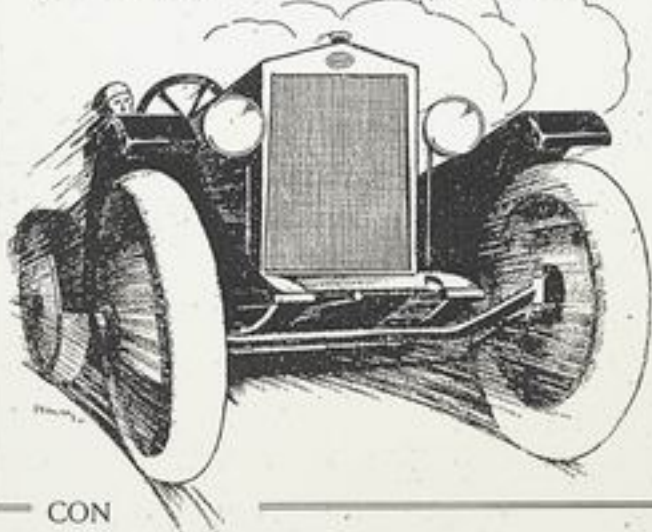


LA DUE LITRI

DIATTO



CON

GOMME PIRELLIDOPO LE NETTE VITTORIE DELLA
PARMA-POGGIO E DELLA *CONSUMA*

AL

CIRCUITO DEL MUGELLO

Km. 389,400

si **CLASSIFICA PRIMA** della Cat. 2000 cmc.

con GUIDO MEREGALLI

Soc. An. DIATTO

VIA FREIUS, 21 - TELEFONI 24-94 - 61-83

TORINO

Soc. An. PIRELLI

VIA PONTE SEVESO

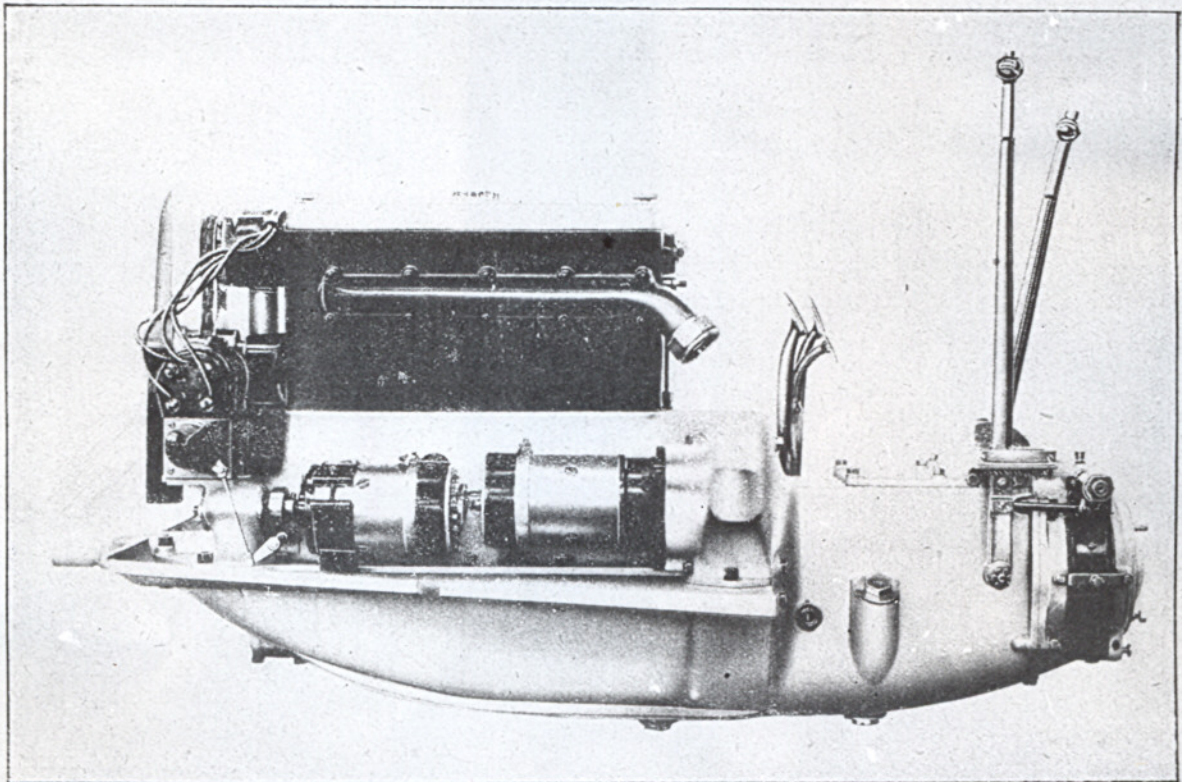
MILANO

LE VITTORIE DELLA DIATTO

Dopo la Parma - Berceto e la Coppa della Consuma
sul difficile e severo percorso del

CIRCUITO DEL MUGELLO

la nuova DIATTO tipo 20 di serie
si classifica prima della sua categoria



Il magnifico gruppo « motore Frizione e cambio » del nuovo tipo DIATTO 20 sport

Unica vettura partita e prima arrivata

Automobili Diatto

VIA FREYUS, 21 · **TORINO** - VIA FREYUS, 21

Alla II COPPA DELLE ALPI

L'unica vettura

DIATTO

(Tipo 4 D.A. rigorosamente di serie)

che vi ha partecipato pilotata da

CESARE SCHIEPPATI

senza scorte nè macchine di rifornimento
ha compiuto egregiamente il duro per-
corso di Km. 2730.

arrivando a soli 40' dal primo classificato

*Al gran Premio dell'Automobile Club di Milano
(Circuito di Monza) la "DIATTO", concorre con
motore di serie*

Società Anonima Automobili "DIATTO",

Via Frejus, N. 21 - TORINO - Telet. 24-94 - 61-30

Rappresentanza per Milano: CARROZZERIA SCHIEPPATI - Via Lazzaro Papi, 14

Nel II CIRCUITO del GARDA

K.M. 247

uno dei più severi circuiti-misti - atto a porre a dura prova ogni organo della macchina - la 2 litri

DIATTO

Gomme PIRELLI - Olio OLEOBLITZ - Magnete BOSCH

intervenuta ufficialmente in corsa con UNA SOLA MACCHINA, afferma la propria superiorità su tutte le vetturette e vetture leggere in gara, classificandosi

Prima Assoluta

con Guido Meregalli alla media oraria di Km 80,835



Anche sulla classica salita di ROCCA di PAPA nella categoria 2000 cmc. la

DIATTO

è portata PRIMA alla VITTORIA da Domenico Gamboni alla media oraria di Km 73,228.

Automobili Diatto

VIA FREYUS, 21 TORINO - VIA FREYUS, 21

Il Circuito del Garda

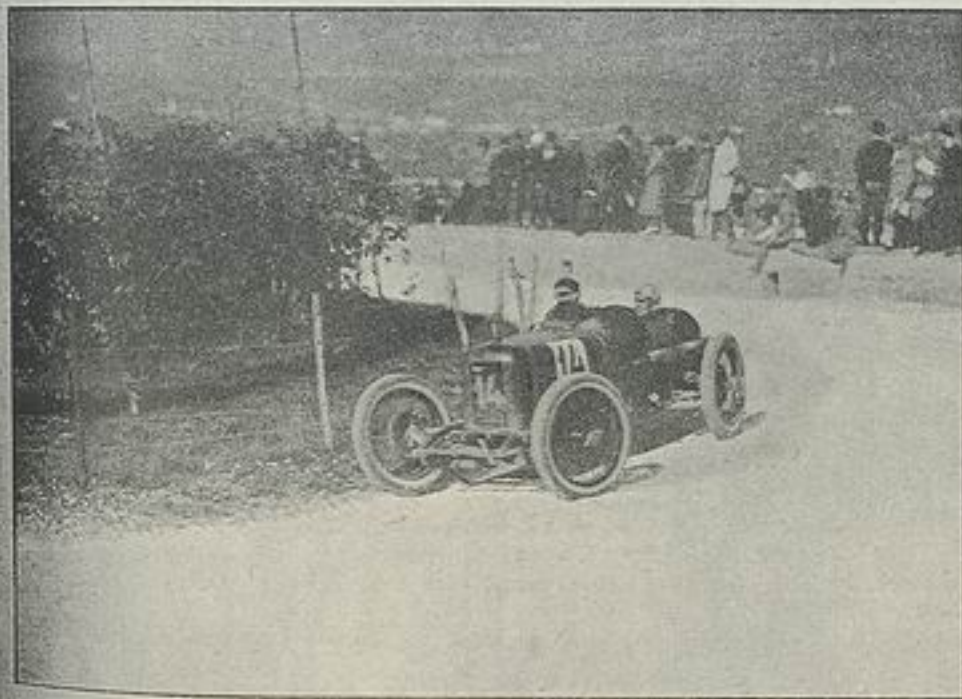
vinto dalla vettura DIATTO con gomme PIRELLI magnete BOSCH olio OLEOBLITZ :: ::

La O.M. prima delle vetturette

Domica 15 ottobre si è svolta favorita da un tempo mite nel più incantevole dei paesaggi la II Coppa del Garda per vetture leggere e vetturette, promossa dall'Ente turistico bresciano e accolta con tanto favore dal pubblico e dai concorrenti, come lo dimostra prima ancora dell'interessante sviluppo della corsa, un fatto oggi più che mai degno di essere segnalato e meditato. La gara aveva riunito 17 iscritti in due categorie, orbene senza bisogno di misure coerci-

lò — Zette — Tormini — Canettone — Sabb, 12 chilometri con un percorso totale di 247 chilometri.

Tribune, posti di rifornimento, quadro di segnalazione, sono stati eretti nella angusta piazza Roma, dove si può aver soltanto una pallida impressione di cosa è questa corsa interessante e difficile nel suo percorso. Alle 9.30 i sedici partecipanti sono allineati; i cronometristi stabiliscono di dare la partenza di 30 in 30 secondi con l'intervallo di un minuto



Meregalli vincitore del Circuito del Garda su vettura Diatto, pneumatici Pirelli, magnete Bosch, olio Oleoblitz.

di mezzi energici, di minacce, di multe, (sempre inefficaci ancora, nocive in questo campo) dei 17 iscritti ben 15 sono presentati alla partenza; un solo *forfait* vi è stato fatto dal Petromilli. Il che dimostra che in via normale i concorrenti sono una rara eccezione, e che quando invece diventano una regola vuol dire che l'eccezione consiste nella causa determinata.

La gara come è noto comprendeva 20 giri del circuito Sa-

fra le due categorie. L'inizio della gara subisce un ritardo di 20 minuti, perchè alle 10 le strade non sono completamente sbarrate. Soltanto alle 10.30 parte il primo e alle 10.28 i concorrenti hanno lasciato il traguardo in quest'ordine:

Cat. 1500 cmc: Ricci Aurea; Maasperi O. M.; Testoni Fiat; Tornielli Bugatti; Bertoli Fiat; Deo Chivivieri; Maggi O. M.; Minoja O. M.; Morandi O. M.; Lombardi Fiat; Franz Conel li Fiat.

LA COPPA DEL GARDA



Deo «Chiribiri» (7) la curva.



Gigi Piate la curva.



Al centro: lungo le tortuose salite.



Guido Meregalli (14), la curva, 1ª categoria 2000, su «Diatto».



Bertoli su «Fiat 501».

Nell'evolo: l'arrivo di Meregalli al traguardo.



Meregalli inseguito da Minoia.



Minoia, 2ª cat. 1500 su «O. M.».

Il Circuito del Garda è senza dubbio una corsa indovinata, una piccola grande corsa alla quale è riservato un brillante avvenire. Nata senza grandi pretese, portata a compimento con l'attività e la competenza indiscussa degli organizzatori bresciani riuniti, dopo la rotissima questione del Gran Premio, nell'Ente Sportivo Bresciano, essa ha avuto un lusinghiero successo.

Come non potrebbe sortire buon esito una manifestazione che si svolge in un angolo d'Italia fra i più incantevoli per bellezza paesistica, a poca distanza da importantissime città, che può disporre di un percorso breve ed interessantissimo? Si ritorna sempre volentieri sul Garda perché non si può restare insensibili al sorriso di questi luoghi deliziosi, e quando si riparte è forte la nostalgia di abbandonare questo lago profumato. Il Garda sportivo è nato, ora deve vivere. Sia-

mo sicuri che gli sportsmen della Leonessa non mancheranno al loro impegno.



Questo secondo circuito benacense non ha avuto un lotto numeroso di iscritti, ma i pochi che han dato il loro nome alla corsa erano fra i nostri migliori elementi. Si contavano nei sedici partenti: 4 O. M., 4 Fiat 501 S., 1 Bugatti, 1 Chiribiri ed 1 Aurea nella prima categoria e nella seconda 3 Ansaldo e 2 Diatto. A quattro fra queste era stato, accordato il favore del pronostico, sia per le qualità speciali delle macchine sia per le guide alle quali erano affidate. Intendiamo accennare alla Diatto tipo Gran Premio 1922 di Meregalli, alla Chiribiri tipo Gran Premio Veturlette 1922 di Deo ed alle O. M. di Minoia e Morandi.

Due di queste non hanno potuto terminare la corsa per incidenti, la Chir-

ibiri e la O. M. di Morandi, mentre le altre due hanno vinto le loro categorie.

La vittoria perciò è stata regolarissima e meritata sia dagli uomini che dalle macchine. Fra i due vincitori, nella classifica generale, Nuvolari è riuscito a piazzare la sua Ansaldo facendo appello a tutta la sua abilità ed alla sua audacia senza limiti.

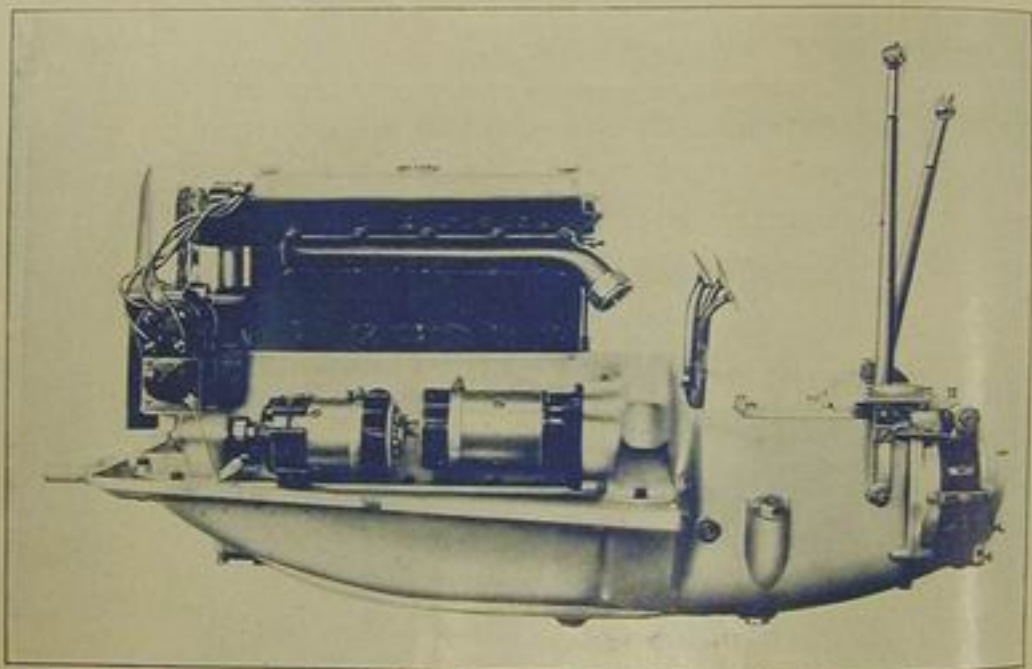
Il miglior guidatore che noi abbiamo visto in corsa è stato certamente Ferdinando Minoia del quale non è certamente il caso di tessere l'elogio. Ma egli sapeva bene fin dalla partenza che non avrebbe potuto aspirare al primato assoluto, data la differenza di potenza che esisteva tra la sua macchina e la «due litri» Diatto. Meregalli invece ha fatto la sua corsa. Fornito del mezzo più veloce e più adatto alle caratteristiche del percorso, egli ha sorpassato giro per giro i suoi avversari facendo riflettere le

LE VITTORIE DELLA DIATTO

Dopo la Parma - Berceto e la Coppa della Consuma
dopo la brillante vittoria nel Circuito del Mugello
... Anche nell'aspro percorso della ...

SUSA - MONCENISIO

la nuova DIATTO tipo 20 di serie
riafferma le sue magnifiche qualità di rendimento



Il magnifico gruppo - motore frizione e cambio - del nuovo tipo DIATTO 20 sport

Tempo impiegato dalla **DIATTO 20** nella salita 22' e 5"
... battendo di 1' e 42" il record precedente ...

Automobili Diatto

VIA FREYUS, 21 - **TORINO** - VIA FREYUS, 21

4 GARE e 4 VITTORIE delle macchine

DIATTO

Pneumatici **PIRELLI**

MUTANO GLI UOMINI

ma le macchine **DIATTO** confermano sempre meravigliosi risultati:

CIRCUITO DEL GARDA

(Km. 247) Guido Meregalli si classifica primo della sua categoria e primo assoluto in ore 3,1'38" 3/5 alla velocità media di Km. 80,887 su **DIATTO** tipo 20, motore di serie 2000 cmc.

CRITERIUM DI ROMA

Sui 15 Km. di salita da Vermicino a Rocca di Papa, Gamboni su **DIATTO** vince la categoria fino a 2000 cmc. in 11'48" alla media oraria di Km. 75,285.

GRAN PREMIO D'AUTUNNO

Sul Circuito di Monza Km. 400 la **DIATTO** (gomme Pirelli) pilotata da Maserati Altieri si classifica prima nella categoria 3000 cmc. in ore 3,11'19" 3/5 alla velocità oraria di Km. 125,439, classificandosi inoltre prima assoluta delle macchine italiane.

CIRCUITO DELL'ITALIA CENTRALE

Gamboni su **DIATTO** è classificato primo della categoria fino a 3000 cmc.

Società Anonima "Automobili **DIATTO**."

21 - Via Prejus - **TORINO** - Via Prejus - 21

LA CORSA IN SALITA ROCCA DI PAPA



Bianchi-Anderloni, 1° categoria da turismo, su "Isotta Fraschini",

L'attenta considerazione della classifica della terza edizione della prova iniziale della Settimana Automobilistica Romana dà già un'idea sufficiente del successo tecnico e sportivo che le è arreso, e che si può compendiare nei nuovi records stabiliti da Carlo Masetti colla Bugatti da corsa di un litro e mezzo e da Bianchi-Anderloni colla sua poderosa Isotta-Fraschini da turismo.

Sui duri 15 km. della salita, ricchi di dislivelli resi ancor più aspri dal poco buono fondo stradale, il fratello di quella gran guida che è Giulio Masetti ha demolito di 3'23" non solo il precedente record di Turner (ottenuto con la stessa macchina e cilindrata), ma anche quello 1921 di Silvani (al volante di una potente Packard) in confronto del quale la differenza è precisamente di 1'43", realizzando la cospicua media oraria di Km. 81 circa. Non occorrono commenti!

Soddisfacente è pure nella medesima categoria la prova della minuscola Temperino, mentre la due litri Diatto di Gamboni, attardata da ratées lungo il percorso (che sembra peraltro non fossero dovute a cattivo rendimento del motore) non ha potuto perseguire che la vittoria di categoria. La potenzialità della Fiat Grand Prix di Antonelli non poté competere con le più moderne rivali, malgrado la virtuosità del guidatore; un inconveniente al tubo di scappamento ha



L'arrivo di Gamboni su "Diatto", al traguardo della Madonna del Tufo.

funestato, nei tre litri, la marcia regolare della Ford di Fracassi.

Come abbiamo già osservato, l'avvocato Bianchi-Anderloni, un gentleman che s'è da tempo conquistati i galloni, è stato il dominatore della categoria turismo; il perfetto funzionamento dell'8 cilindri della forte casa milanese gli ha permesso di stravincere.

Le due vetturette Fiat 501 hanno confermato ancora una volta l'ottima reputazione di cui giustamente godono; fu vero peccato che l'incidente occorso in partenza a Cerboni gli abbia impedito di difendere come avrebbe potuto le sue chances col compagno d'équipe Bonmar-



Masetti conte Carlo.



Allineamenti per la partenza.

tini. Discreta la performance di Tattini con la tre litri Scat.

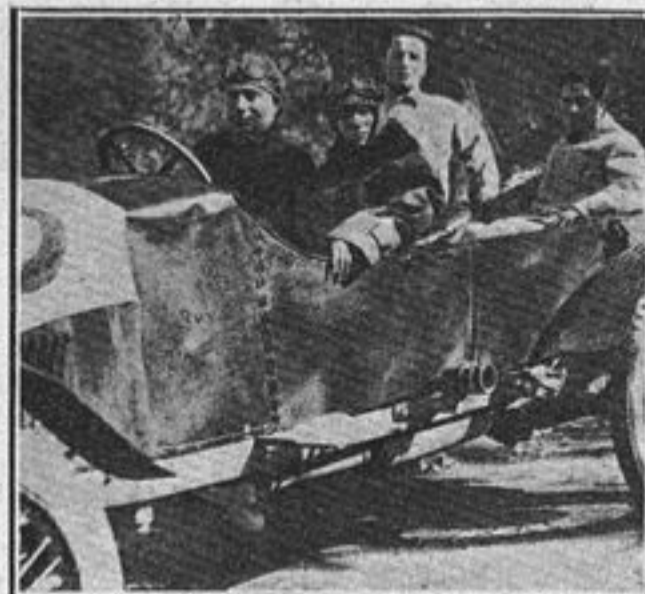
Concludendo, una volta di più le piccole cilindrato hanno dimostrato l'alto rendimento di cui sono capaci, rendimento che non si esplica solo — quel che è l'importante — su percorsi piani; come pure la costruzione di serie si è affermata assai bene, ponendo in luce i progressi magnifici compiuti anche in questo campo dall'industria nazionale.

LE CLASSIFICHE

CLASSE TURISMO

Categoria fino a 1500 cmc.

1. BONMARTINI Giovanni (Fiat) in 14' 12" alla media oraria di km. 63,380.



Luigi Tattini, con la signora Adele Santini, alla quale venne assegnato il dono del Piccolo Giornale d'Italia.

2. Cerboni Giuseppe (Fiat), in 14'56" e 1/5.

Categoria fino a 3000 cmc.

1. TATTINI Luigi (Scat), in 14'4" 2/5, alla media oraria di km. 63,950.
2. Fracassi Pietro (Ford), in 17'27" e 2/5.

Categoria oltre 4500 cmc.

1. BIANCHI-ANDERLONI (Isotta Fraschini), in 12'52" 2/5, alla media oraria di km. 69,653.
2. Ruggeri Osiride (Lancia), in 14'11".

CLASSE CORSA

Categoria fino a 1500 cmc.

1. MASETTI Carlo (Bugatti), in 11'6" e 4/5, alla media oraria di km. 80,983.
2. Turner Giuseppe (Bugatti), in 12'6" e 2/5.
3. Fracassi Amedeo (Temperino), in 17'58" 4/5.

Categoria fino a 2000 cmc.

1. GAMBONI Domenico (Diatto), in 11'48", alla media oraria di km. 75,285.
2. Lotti Corrado (Ansaldo), in 12'31" e 3/5.

Categoria fino a 3000 cmc.

1. FRACASSI Eraldo (Ford), in 13'2", alla media oraria di km. 69,053.
2. Renzi Cesare (Scat), in 13'22" 2/5.

Categoria oltre 4500 cmc.

1. ANTONELLI Domenico (Fiat), in 12'50" 1/5, alla media oraria di chilometri 69,700.



Cerboni e Bonmartini in attesa del "via",

La 14^a Targa Florio

Il 15 aprile u. s. con grande affluenza di pubblico e con tempo buono si è disputata la classica Targa Florio.

La corsa movimentata e difficile ha messo a dura prova i concorrenti ed è terminata con un bellissimo duello fra Ascari e Sivocci che è risultato vincitore assoluto della categoria 4500 cmc. compiendo i 4 giri dell'aspro percorso (Cerde, Cavalturo, Polizzi, Collesano, Campofelice, Cerda: km. 108) in ore 7.18'0" 3/5 con una media di chilometri 59,178.

Ecco pertanto le precise classifiche per ogni categoria:

Categoria 1500 cmc.: 1. Doseta (Fiat) in ore 8.51'54" (media km. 48.739); 2. Lenti (Fiat) in 9.6'38".

Categoria 2000 cmc.: 1. Modo (Diatto) in ore 9.15'3" (media km. 46.698).

Categoria 3000 cmc.: 1. Ascari (Alfa-Romeo) in ore 7.20'52" 3/5 (media km. 58.973); 2. Magetti (Alfa-Romeo) in 7.35'4" 3/5; 3. Bodendick (Chenard-Walck).

Categoria 4500 cmc.: 1. Sivocci (Alfa-Romeo) in ore 7.18'0" 3/5 (media km. 59.178); 2. Minoia (Seyr) in 7.32'40"; 3. Becchi (Nazzaro) in 8.1'5".

Nessun record è stato battuto; lo stato delle strade ed il maltempo hanno contribuito a peggiorare i tempi. Lo scorso anno il record della gara è stato ottenuto da Masetti in ore 6.50'50" (media 63.281) e quello del giro dallo stesso Masetti in ore 1.37'37" e 4/5. I tempi di Sivocci non sono però di troppo superiori e sono ottimi date appunto le condizioni atmosferiche e stradali. Ascari avrebbe vinto la gara senza l'incidente finale e forse avremmo così registrato qualche cosa di meglio. Ad ogni modo la completa vittoria delle macchine italiane è promettente e significativa, dato che sul difficile circuito delle Madonie non possono trionfare che macchine perfette e saldi guidatori.

La Parma-Poggio di Berceto

Alla classica corsa in salita Parma-Poggio di Berceto hanno partecipato 49 motociclisti divisi nelle quattro categorie: con macchine da 350 cmc.; da 500; 750 e da 1000 cmc. e 22 automobilisti delle 6 categorie: con macchine da 1100 cmc., da 1500, da 2000, da 3000, da 4500, oltre 4500 cmc. La gara motociclistica, valevole per il campionato italiano, ha avuto il campione più veloce in Ruggeri, che compiendo il percorso di 54 km. in 38'40" 1/5 ha abbassato il record da lui stabilito lo scorso anno. Il successo assoluto nella gara automobilistica ha arriso a Brilli Peri che, con il tempo di 35'26" 3/5, ha abbassato di circa 9" il record di Conelli. Il chilometro da fermo è stato vinto da Niccolini che ha impiegato 31" 4/5. Ecco le varie classifiche. Automobili: Categoria 1100 cmc.: 1. Brambilla (Anzani) in 45'30" (media oraria di km. 67.022); 2. Porro in ore 1.8'29"; 3. Odorici in 1.24'4" 1/5. Categoria 1500: 1. Deo (Chiribiri) in 37'55" 2/5 (media km. 80.412); 2. Ramazzotto in 38'59"; 3. Bernardi in 46'42" 2/5; 4. Marino in 47'46" e 4/5; 5. Giovanelli in 47'28" 3/5. Categoria 2000: 1. Spadoni (Ansaldo) in 42'25" 3/5 (media km. 71.877); 2. Novi in 44'20" 3/5; 3. Guaschini in 49'17" 4/5. Categ. 3000: 1. Paganini (Ceirano) in 44'21" 2/5 (media km. 68.750). Categ. 4500: 1. Marconcini (Nesseldorf) in 45'28" 3/5 (media km. 67.056); 2. Canali in 49'34" 3/5. Categ. oltre i 4500: 1. Brilli Peri (Fiat) in 35'26" 3/5 (media km. 86.039); 2. Niccolini in 36'5" 1/5; 3. Maserati in 37'44" e 3/5. Motociclette: categ. 350 cmc.: 1. Varzi in 44'59" 1/5; 2. Cioci in 45'11" 4/5; 3. Nuvolari in 45'41" 3/5; 4. Rossi in 46'4" 1/5; 5. Bandini in 50'19" 1/5. Categ. 500: 1. Moretti in 41'10"; 2. Poletti in 41'27"; 3. Malvisi Oreste in 42'34"; 4. Opessi in 43'35" 1/5; 5. Mazzolani in 43'40". Categoria 750: 1. Vannoni in 41'29" 4/5; 2. Dell'Oglio in 43'16" 1/5; 3. Rava in 44'42" 2/5; 4. Jori in 49'13" 3/5; 5. Robbio in 49'21" 3/5. Categoria 1000 cmc.: 1. Ruggeri in 38'40" 1/5; 2. Aogai in 39'24" e 3/5; 3. Visioli Erminio in 40'19" 4/5; 4. Faraglia in 40'35" 1/5; 5. Dal Re in 41'15"; 6. Maffei in 41'42".

Chiacchiere sportive



La preparazione del Circuito del Mugello
Nuovi premi - La partecipazione delle piccole vetture
L'affollamento automobilistico in America

La riuscita perfetta di un circuito automobilistico, è affidata alle condizioni del piano stradale su cui esso si svolge, indipendentemente da tutti gli altri particolari d'organizzazione, che cooperano al raggiungimento della desiderata perfezione.

Il nastro stradale del Circuito del Mugello, in prossimità della grande prova, va assumendo giorno per giorno la struttura adatta per la lotta dei motori. Da tutti i competenti esso è stato definito il primo d'Italia a su strada, pur avendo magnifiche difficoltà sportive che richiedono capacità di piloti.

Importanti lavori stradali si stanno facendo per la sistemazione del Circuito, in alcuni tratti le strade sono state allargate in modo da permettere a qualsiasi vettura di superare o lottare fianco a fianco con un'altra, alle curve più sensibili è provveduto con una conveniente sopraelevazione e ripari laterali con profili speciali sono stati fatti, per evitare che urtando una vettura si capovolga. In molte curve, assai opportunamente, è stata fatta un'apertura di visuale ed in altre curve pericolose, sono state fatte delle correzioni.

Un'opera genialissima è quella della soppressione della pericolosissima *Esse* di Moncarelli, che sarà sostituita con un rettilineo.

I tratti di percorso pianeggianti saranno cilindri e fissati per evitare la polvere, ed il rettilineo di arrivo completamente incastrato.

Un complesso di lavori grandiosi, che testimoniano con quanta accuratezza e passionalità l'A. C. di Firenze, prepara la classica corsa.

Per i corridori sarà fatto al traguardo un parco constrada speciale, per entrarvi non appena terminata la corsa e sgombrare così il Circuito.

Onde non interrompere la circolazione fra le tribune all'arrivo al paese di S. Piero a Sieve, sarà costruita una passerella sul ponte.

I rifornimenti per i concorrenti, sono stati fissati quest'anno, uno alle tribune d'arrivo e l'altro a Castro o Casetta, e saranno gli unici su tutto il percorso ed obbligatori per i concorrenti. Ogni altro rifornimento sarà proibito sotto pena di squalifica. Opportune segnalazioni ai rifornimenti, che saranno collegati telefonicamente, indicheranno le posizioni dei vari concorrenti e gli avvenimenti della corsa.

L'importanza del circuito del Mugello non poteva avere sanzione migliore dall'intervenuto di S. A. R. il Principe Ereditario.

La notizia che circolava incerta nei primi giorni, è stata confermata dal Prefetto di Firenze, il quale in accordo alle altre Autorità e dell'A. C. Firenze ha già concretato il particolare del viaggio di S. A. R. che assiserà anche all'arrivo.

Ad accrescere inoltre l'interessamento

delle Case e dei corridori, sono pervenuti ricchissimi premi.

Il Marchese Gineri Lisci Lorenzo, Presidente dell'A. C. F., ha donato una magnifica ed artistica Coppa in oro ed argento del valore di oltre lire 20.000, quale challenge perpetua.

La Coppa sarà assegnata al vincitore assoluto del circuito cioè: colui che compirà il percorso nel minor tempo.

Per assegnazione deve intendersi che nella Coppa sarà inciso il nome del vincitore, al quale sarà donato invece una riproduzione in bronzo ed argento del trofeo, con diploma.

Il gran premio di S. M. il Re sarà invece assegnato alla Casa che avrà l'equipe migliore classificata.

E così pure il premio di S. E. il Presidente del Consiglio.

Al Primo assoluto sarà inoltre assegnato il premio del « Motorcile Oil ».

La casa Goodrick ha assegnato lire 2000, al primo assoluto della categoria corsa e lire 3000 al primo assoluto della categoria serie, purchè abbiano corso con gomme Goodrick.

Per favorire la partecipazione delle piccole vetture l'A. C. F. ha deciso di ridurre l'iscrizione delle vetture fino a litri 1.500, portandola a lire 750.

Il tempo massimo per la prima categoria (litri 1.350) è stato portato a 8 ore, facilitando così l'intervento dei minuscoli motori.

A tale proposito sappiamo che per fare una affermazione, scenderanno in lizza anche alcuni Cycle-cars malgrado la loro differenza di cilindrata con le vetturine. Sarà interessante seguire la prova su strada di questi motori e constatare così il loro rendimento allo sforzo in una prova severa come il « Mugello ».

La diffusione enorme dell'automobile in America sta causando dei curiosi inconvenienti. Nelle vie principali di Washington è comunissimo vedere, da un lato e dall'altro della strada, lunghe file di automobili ferme, nelle vicinanze, ad esempio, di un ufficio pubblico. Vi è forse una riunione importante? Niente di tutto questo: un terzo almeno degli impiegati pubblici americani — riferisce il *Daily Mail* — va all'ufficio in automobile, lasciando la macchina nella strada, gratuito « garage » travettistico, per tutto il tempo del lavoro. Naturalmente, quando le strade principali sono ingombre, le macchine invadono le strade adiacenti, poichè anche molti impiegati privati seguono il comodo sistema. L'affollamento è tale che talvolta l'automobilista è costretto a lasciare il suo veicolo molto lontano dal luogo, dove deve recarsi, cossichè molti ritornano a prendere l'antiquato tram, che almeno li porta senza impicci sino a destinazione... Ma queste automobili ferme in lunghe file in tutte le grandi città americane, costituiscono intralcio gravissimo alla turbinosa circolazione. Poichè trovare dei locali a terreno di sufficiente ampiezza nel centro d'affari delle città americane non è possibile, si pensa di costruire sotto le principali piazze dei vasti « garages » sotterranei.

MILANO - Anno I - N. 6
 GO CON LA POSTA

Cent. 20

GIOVEDÌ, 10 maggio 1923
 EDIZIONE S. A. P. E. S.

L'Auto-Sport

Giornale settimanale degli sports meccanici

DIRETTORE-FONDATARE:
 :: LELLO LIOCE ::

DIREZIONE-REDAZIONE-AMMINISTRAZIONE-PUBBLICITA'
 Via Marino, 3 - MILANO - Telef. 6395

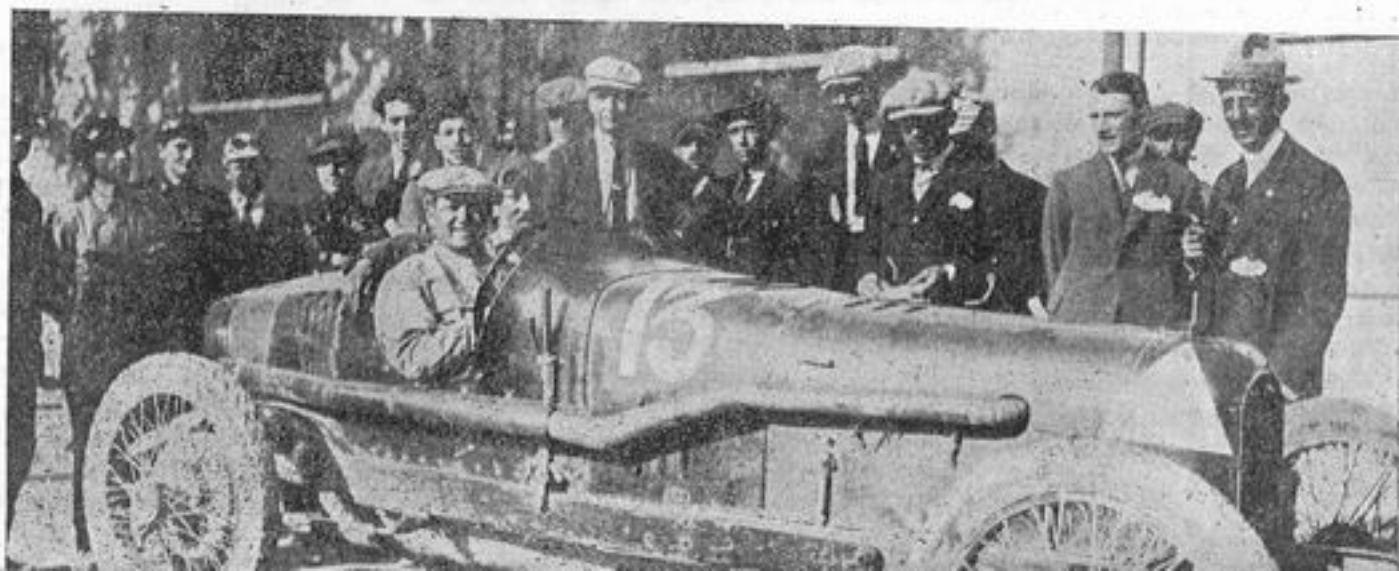
ABBONAMENTO: Annuo L. 12 - Estero L. 21
 PUBBLICITA': La colonna L. 250.

CREMONA PATRIA DELLA VELOCITA'

Ad Ascari e Masperi il lauro della vittoria in automobilismo Cantarini, Robbio, Malvisi O. e Mariani, vincono rispettivamente le proprie categorie motociclistiche

Venticinque iscritti per una corsa nuova, per una corsa che non fu preceduta dal solito batter di gran cassa, non sono pochi e gli organizzatori cremonesi, conosciuti come ottimi per i successi ottenuti nelle gare motociclistiche, possono essere lieti del risultato. Forse era nella loro mente di creare una competizione per *gentlemen* ed re una competizione per aspirazioni, invece l'intervento delle case ha dato alla prova l'importanza di una battaglia nazionale di primo rango.

Il forfait di alcuni buoni elementi non ha diminuito l'interesse dello spettacolo poichè i guidatori, data la brevissima distanza da percorrere, han dovuto divorare lo spazio dal primo all'ultimo minuto della corsa. Ci attendevamo di vedere, dopo Monza, nuovamente la Bugatti alla prova con la 2 litri, otto cilindri in linea, sia pure guidata da un dilettante, ma il signor Costa non si è presentato e non si sa per quale ragione.



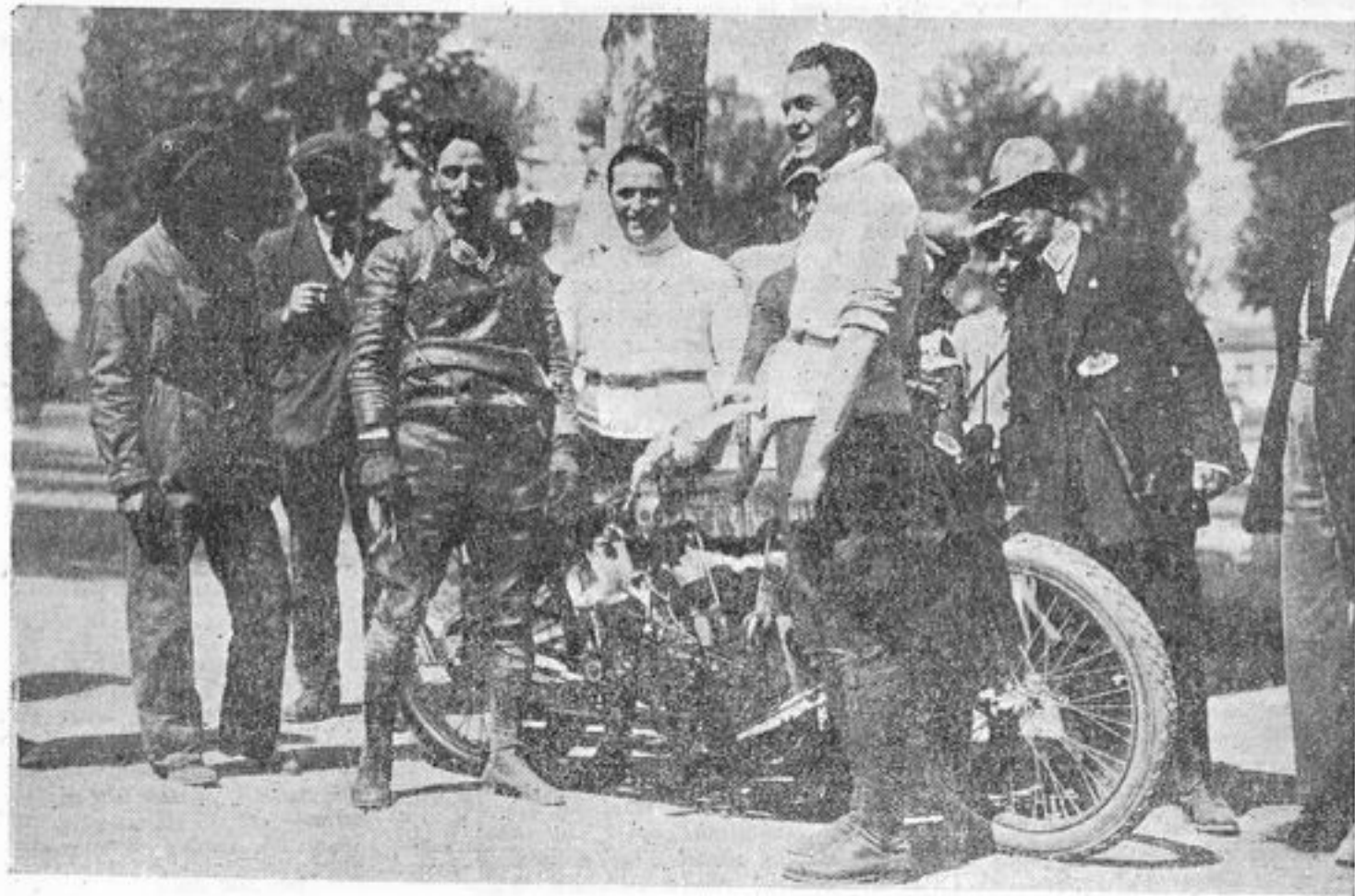
... di Cascano, il leader della Coirano. La presenza del vincitore della Coppa delle Alpi avrebbe certamente reso più emozionante il duello Alfa-Diatto. Le cause del ritiro devono essere attribuite ad un incidente di allenamento ed alla conseguente affrettata riparazione, che non risultò soddisfacente per il modesto e serio campione.

Subito, fino dal primo giro, si ebbero fra i 15 partiti la severa selezione della velocità. Ascari, Ramazzotto, Deo, Ma-



ASCARI ANTONIO

vincitore su Alfa Romeo della categ. 3 litri alla media di Km. 134,174.



CANTARINI CELESTE

vincitore su Harley-Davidson delle 1000 motociclette, alla media di Km. 113,732.

serati, Saccomani e Masperi dimostrarono di avere le macchine capaci di fare i tempi migliori. Abbiamo altre volte sostenuto che la velocità pura è quella che dà la misura più convincente del valore dei motori e noi crediamo che nella prova di domenica non si debba andare oltre nelle ricerche. All'infuori del motore tutto il resto della macchina non poteva dar pensiero per una gara di 190 chilometri da disputarsi quasi in continuazione su rettilinei interrotti da pochissime curve. Così le fantastiche velocità raggiunte dai vincitori e dai superstiti sono una garanzia sicura dell'ottima concezione dei motori che loro vennero affidati per la corsa.

In entrambe le categorie tre marche si sono disputate accanitamente la vittoria: Alfa-Romeo, Diatto, Coirano fra le tre litri, O. M. Chiribiri e Bugatti nella cat. 1500 cmc. si son classificate nell'ordine

L'Alfa-Romeo ha presentato una macchina identica al suo tipo sport 6 cilindri R. L. a valvole in testa comandate a mezzo di « culbuteurs » da un « asse » a « cames » posto nel basamento dei cilindri. A pochissimo tempo di distanza dalla splendida vittoria ottenuta nella Targa Florio il trionfo di Cremona assume un'importanza singolare e viene a confermare indiscutibilmente le eccellenti doti di questo tipo di chassis italiano. Una vittoria completa l'altra, cioè, oltre alle qualità di ripresa, di elasticità e resistenza l'R. L. Alfa ha aggiunto anche quella di essere velocissimo, per avere ottenuto, oltre che il miglior tempo totale, anche il miglior tempo sul giro.

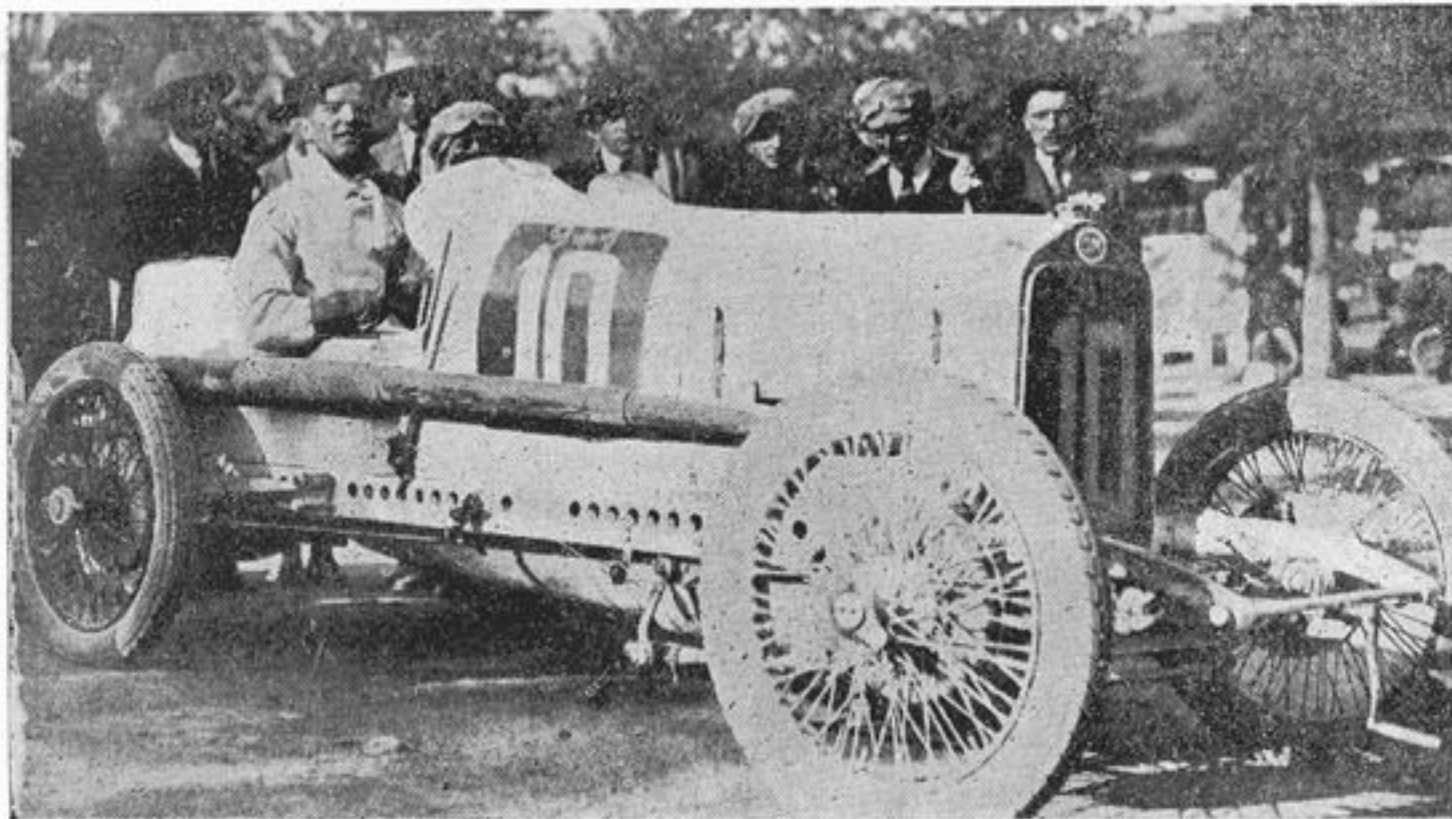
10/5/1923

Alfieri Maserati fu al volante di quella stessa Diatto che in tante altre prove abbiamo visto trionfare e segnata- mente nel Gran Premio d'Autunno. Per quanto essa abbia fatto un tempo lie- vemente migliore sui 10 chilometri lan- ciati, noi riteniamo che non esista una sensibile differenza di velocità fra le due rivali. Nel confrontare i risultati di questi « records » bisogna tener conto, quando il cronometraggio viene ese- guito a mano, della « costante » di er- rore involontario alla quale va sogget- to il cronometrista. Praticamente la differenza di un quinto di secondo su una distanza di 10 chilometri è trascurabile.

Degna di particolare considerazione la splendida vittoria della piccola O. M. nella categoria 1500. Con una marcia rego- larissima e progressiva il valoroso Maseri è riuscito a trionfare dei non pochi avversari, fra i quali le due te- mibilissime Chiribiri. Anche la rinoma- ta fabbrica bresciana ha incominciato assai bene l'annata sportiva. La vit- toria di Minoia a Praga e quella di do- menica scorsa a Cremona depongono molto favorevolmente sulla geniale co- struzione delle Officine Meccaniche.

Pure essendo stato battuto, sul totale della corsa, il tipo Monza spinto della Chiribiri, conquistando il record dei 10 chilometri lanciati alla velocità di 161 chilometri all'ora, ha nettamente dimo- strato di essere la macchina più veloce in gara. Le due macchine di Deo e Ra- massotto sono quelle due stesse che abbiamo visto correre a Monza, che han- no tentato il record sui 1100 metri, che si sono onorevolmente affermate nel G. P. Penya Rhin e che abbiamo recente- mente conosciuto nei loro dettagli al Salone dell'Auto. Il motore è del tipo a 4 cilindri con valvole in testa incli- nate e comandate da due alberi a « cames ».

Impari alla loro fama furono invece le Bugatti, non tanto crediamo per de- ficienze intrinseche delle macchine,



MASPERI ANTONIO

primo su O. M. della categ. 1500 cm.³, alla media di Km. 110,390.

quanto per colpa dei guidatori, fra i quali non ne abbiamo visto brillare uno per eccessiva velocità. Ciò naturalmente non viene a sminuire i meriti della vet- turetta italo-francese, poichè il geniale costruttore milanese non può certo as- sumersi la paternità delle gesta spor- tive di tutti i suoi clienti.

Di Ascari e Maserati, di Ramassotto e Deo è inutile tessere l'elogio, altri- menti dovremmo ripeterci ad ogni ma- nifestazione, chè la fama di questi nomi è ormai di dominio pubblico. Antonio Maseri, ha confermato colla vittoria di

domenica le sue doti di abilissimo gui- datore e siamo certi che a lui, se le occupazioni non lo distoglieranno dallo sport preferito, è riservato un brillante avvenire. Alla sua prima corsa il biel- lese Baggio si è meritato l'onore della citazione. Egli viene terzo in classifica dietro ad Ascari ed a Maserati e ciò torna tanto ad onore suo quanto della Ceirano di serie, a valvole laterali, che egli pilotava.

In conclusione dai risultati ottenuti si deve proclamare il successo della pri- ma manifestazione automobilistica cre-

monese. Giornata di ottimo sport, di magnifiche « performances » ed organiz- zata con cura. Qualche pecca facilmente rimediabile, come il non aver dispo- sta la tribuna della stampa di fronte al quadro dei tempi e la mancanza degli strumenti adatti, per la verifica delle cilindrato. Ottimo il servizio prestato dalla Milizia fascista lungo il percorso.

Gli organizzatori possono essere lieti del lusinghiero successo e prepararsi a ripetere la corsa l'anno venturo.

10/5/1923

Ecatacombe di records nel G. P. del Moto Club d'Italia

La giornata motociclistica di Cremona, svoltasi fra un crescente entusiasmo di sportivi ed appassionati, ha segnato un nuovo gradino della scala dei valori tecnici ed umani. Ormai ogni competizione motociclistica ci ha abituati a continui crolli di records, tanto che nell'animo degli stessi concorrenti alla vigilia di ogni gara vi è quasi la certezza che verranno raggiunte sempre nuove e folli velocità.

A dimostrazione che le nostre asserzioni non sono campate in aria, ma bensì basate su dati tecnici, basta dare uno sguardo alle manifestazioni passate.

Nella 350, Mariani, che con la vittoria odierna si è piazzato definitivamente fra i grandi campioni, ha ottenuto un successo addirittura strabiliante. Egli ha percorso i 5 giri a 95.377 all'ora ed ha stabilito il nuovo record del giro alla velocità di km. 102.475, battendo il precedente detenuto da Visioli che sullo stesso percorso aveva compiuto l'anno passato i km. 92.335. L'enorme differenza evidente fra i due records effettuati con la stessa macchina ad un anno di distanza, è il riconoscimento migliore dei continui progressi della motocicletta.

E passiamo alle 500. Le considerazioni sopra esposte possono anche valere per la categoria mezzo litro.

Oreste Malvisi con una macchina completamente italiana, «La Borgo» ha marciato a 100 e 479 all'ora superando i 97 km. da lui stesso compiuti a Mantova, e battendo di ben 5 km. la media del vincitore dello scorso anno, di km. 95.698.

Ai posti d'onore troviamo Tanzi e Vailati. Crediamo doveroso accennare alla bella corsa compiuta da quest'ultimo. Egli si è aggiudicato il record del giro con km. 103.295 e se non avesse avuto noie alle punterie avrebbe certo resa più difficile la vittoria al Malvisi.

due case americane, Indian ed Harley-Davidson, che si contendono accanitamente il mercato italiano. Non si può parlare di superiorità assoluta dell'una su l'altra macchina e la verità di ciò è dimostrata dal fatto che le vittorie si alternano fra i bianchi ed i rossi campioni.

Ieri era Monza, che aggiudicava, nel Gran Premio sidecar con Erminio Visioli, un nuovo lauro alla corona delle vittorie della ditta dei signori Negas e Ray, oggi è Cremona che segna un nuovo trionfo per i bianchi campioni della ditta Lucchese. A scusante della sconfitta dei rossi si può dire che il gigante bolognese ha avuta rotta proprio la catena negli ultimi km. senza di che avrebbe forse potuto strappare la vittoria al Cantarini. Ma l'incidente non vale per diminuire il successo dell'outsider, che vincendo si è affermato campione di classe indiscusso, e lo dimostra maggiormente il fatto di essersi appropriato del record assoluto della giornata raggiungendo la media di km. 113.737 sui 5 giri dell'intero percorso, e battendo il miglior tempo precedente ottenuto l'anno scorso da Domenico Malvisi, con km. 110.344. Il Cantarini ha compiuto anche il giro più veloce alla media di km. 117 e 484.

Negli altri, Ruggeri ebbe campo di dimostrare una volta ancora le sue qualità di grande campione.

Faraglia e Malvisi hanno compiuto una gara degna dei loro nomi.

Il fiorentino Rogai fu tolto dalla corsa per un incidente alla pompa dell'olio. Meritevole di lode è la performance compiuta da Winkler che al 3 giro ha percorsi i 10 km. in 4'21" 2/5 no a cogliere nuovi allori sulle scale della Parma-Berceto.

L'eco di Cremona non è ancora spento, e già vincitori e vinti si apprestano alla media di km. 137.720.

L. L.

Cat. 1500 cmc.

1. MASPERI Antonio (O. M.) in ore 1.42'41" 3/5 alla media di km. 110.300;

2. Chiribiri « Deo » (Chiribiri) in 1.43'3" 3/5;

3. Lenti (Bugatti) 1.48'13"; 4. Berarducci (Bugatti) 1.53'20" 3/5; 5. Guardiani (O. M.) in 2.12'2/5.

Giro più veloce: Ramassotto (10.) in 28'25" 3/5 alla media di km. 132.926. Partiti 8; ritirati 3.

Migliori tempi sui 10 Km.

AUTOMOBILI. — Cat. 1500 cmc.: Ramassotto (al 10. giro) 3'43" 1/5 alla media di km. 181.290. — Cat. 3000 cmc.: Maserati (al 3. giro) 3'49" 1/5 alla media di km. 157.068; Ascari (3. giro) in 3'49" 2/5.

MOTOCICLETTE. — Cat. 350 cmc.: Lazzari (al 3. giro) 5'42" 1/5 alla media di km. 105.202. — Cat. 500 cmc.: Nardelli (al 1. giro) in 5'7" 1/5 alla media di km. 117.187. — Cat. 750 cmc.: Vertosa (al 10. giro) in 4'54" alla media di km. 122.449. — Cat. 1000 cmc.: Vinkler (al 3. giro) 4'21" 2/5 alla media di km. 137.720.

Il 2.º Gran Premio Indian Motociclistico

L'Indian Moto Club, col concorso di diversi Moto Club e Società Sportive, nonché col patrocinio del Moto Club d'Italia, indice una marcia di resistenza, divisa per eliminatorie regionali, denominata «Il Gran Premio Indian». La marcia è approvata dal Moto Club d'Italia e si effettuerà nei giorni seguenti:

20 maggio — Eliminatoria per la Lombardia, il Piemonte e la Liguria.

17 giugno — Eliminatoria per il Veneto, l'Emilia e la Romagna.

15 luglio — Eliminatoria per la Toscana, l'Umbria, le Marche, il Lazio, la Campania, la Sicilia e la Sardegna.

2 settembre — Finale.

La prima eliminatoria è di km. 615.300; il percorso è il seguente: Torino, Ivrea, Biella, Arona, Varese, Como, Lecco, Sondrio, Aprica, Elolo, Breno, Brescia, Cremona, Pavia, Milano.

Gran Premio delle 24 ore nel Circuito di Milano

Il Moto Club d'Italia, ha ieri approvato il Regolamento del G. P. delle 24 ore che si correrà sul circuito di Milano, il 2 e 3 del prossimo giugno.

Comunichiamo i capisaldi della manifestazione:

Sabato e Domenica 2 e 3 giugno 1923. — Categoria 350 e 500 di cilindrata per limitare il numero dei partenti ad un massimo di 40 corridori.

Percorso: solamente il piccolo circuito, km. 4.500 per ogni giro. Premi: complessivamente L. 16.000.

Iscrizioni: L. 100 per macchina, chiusura 15 maggio a tassa semplice; 25 maggio a tassa doppia.

Illuminazioni: ogni macchina dovrà essere munita di fanale funzionante. Il tratto di Circuito davanti alle Tribune ed alla Cabina dei Cronometristi sarà illuminato a cura della S.I.A.S.

La S.I.A.S. era intenzionata di fare eseguire sul Circuito un doppio impianto di illuminazione (elettrico e ad acetilene), ma ha dovuto rinunciare al progetto per la eccessiva spesa e difficoltà di indole tecnica.

La partenza della finale verrà data in Torino il 2 settembre p. v. alle ore quattro, in località Barriera di Francia.

I concorrenti dovranno trovarsi un'ora prima sul luogo di partenza per ogni eliminazione, per la verifica delle macchine e per la firma del foglio di partenza.

Le partenze e gli arrivi saranno cronometrati da Cronometristi Ufficiali del M. C. I.

Il numero di partenza sarà estratto a sorte. Alla partenza ed all'arrivo i concorrenti sono tenuti a firmare il foglio di partenza e d'arrivo.

Le macchine dovranno essere complete, come arrivano dalla Casa Indian, essendo in tal modo rispondenti ai requisiti dell'art. 25 del Regolamento Manifestazioni del M. C. I.

Classifica. — Verrà classificato primo della propria categoria per ogni eliminazione il concorrente che avrà coperto il percorso alla

Vertua che ha stabilito il record del giro alla media di km. 109,266 ha perduto ogni importanza, anche per lo scarso numero dei concorrenti. La media del vincitore Robbio, che tuttavia ha compiuto una corsa regolare, è stata inferiore a quella di tutte le altre categorie.

Ed eccoci alla 1000 la somma categoria che in ogni corsa ci fa assistere a sempre nuovi exploits ad opera delle

Filippini: guasto al motore; Minciotti: noie per la carburazione; Barbetti: caduta al quinto giro sulla svolta alla partenza; Rogai: rottura pompa olio e serbatoio; Ruggeri: rottura catena; Vailati: noie alle punterie; Zanchetta: guasto molla della valvola; Farinotti: guasto punterie; Morretti: noie al magnete; Zanchetta: caduta; Farinotti: noie al cambio; Vertua: guasto al pistone.

Le classifiche

Motociclette

Cat. 1000 cmc.

1. CANTARINI Celeste (Harley-Davidson) coprendo i km. 314.900 del percorso in ore 2.46'7" 3/5 alla media di km. 113,732;

2. Ruggeri Amedea (Indian) in ore 2.50'50" 3/5;

3. Faraglia (Harley-Davidson) in 2.51'36" 1/5;

4. Malvisi D. (H. D.) in 2.57'45" 1/5;

5. Maffei M. in 2.59'13".

Giro più veloce: Cantarini (5.) in 32'9" alla media di km. 117.484.

Partiti 12; ritirati 7.

Cat. 750 cmc.

1. ROBBIO Luigi (Scott) in 3.46'33" 3/5 alla media di km. 83.391;

2. Cerri Alfredo (Indian) in 3.50'33";

3. Olivari Pietro (Camplani) in ore 4.33'22" (fuori tempo massimo).

Giro più veloce: Vertua (10.) in 34' e 35" alla media di km. 109.266.

Partiti 7; ritirati 4.

Cat. 500 cmc.

1. MALVISI Oreste (Borgo) in ore 3.8'2" 2/5 alla media di km. 100.479;

2. Tanzi Gaetano (Norton) in 3.10'55" e 1/5;

3. Vailati (Sumbeam) in 3.13'25" 2/5;

4. Antoniazzi (Douglas) 3.20'53"; 5. Peter (Sumbeam) 3.22'2" 3/5; 6. Nardelli (Norton) 3.24'19" 2/5; 7. Poletti (Prera) 3.27'41" 3/5; 8. Margiotta (Sumbeam) 3.30'1" 3/5; 9. Pozzi (Norton) in 3.30'18"; 10. Zucca (Triumph) 3.32'53" e 3/5; 11. Casale (Giler) 3.34'5" 3/5; 12. Ravazzolo (Starolea) 3.36'31" 2/5.

Giro più veloce: Vailati (3.) 35'33" alla media di km. 106.295.

Partiti 37; ritirati 25.

Cat. 350 cmc.

1. MARIANI Isacco in 3.18'6" 4/5 alla media di km. 95.377;

2. Martini Antonio in 3.25'44" 3/5;

3. Varzi A. in ore 3.28'44" 2/5; 4. Minciotti 3.31'42" 2/5; 5. Lazzari (Sumbeam) 3.33'3" 2/5; 6. Forti 3.53'54"; 7. Cavalleri (Jap-Garanzini) 4.1'19" 3/5.

Giro più veloce: Mariani in 38'43" 2/5 alla media di km. 102.475.

Partiti 16; ritirati 9.

Automobili

Cat. 3000 cmc.

1. ASCARI Antonio (Alfa-Romeo) coprendo i km. 188.940 del percorso in 1.24'29" 2/5 alla media di km. 134.174;

2. Maserati Alfieri (Diatto) in 1.37'21" 2/5;

3. Boggio (Ceirano) in 1.42'41" 3/5.

Giro più veloce: Ascari (30.) in 27' 37" 1/5 alla media di km. 136.625.

Partiti 7; ritirati 4.

glio. Modena, Carpi, Mantova, Verona, Ala, Rovereto, Pian delle Fugasse, Padova, Montebelluna, Treviso, Udine, Pavia, Alessandria, Genova, Genova, Genova.

La terza eliminatória è di km. 588.700; il percorso è il seguente: Roma; Bracciano, Viterbo, Acquapendente, Radicefani, Siena, Monte S. Savino, Arezzo, Magione, Perugia, Foligno, Spoleto, Terni, Narni, Civitavecchia, Roma.

La gara è di km. 585.900; il percorso è il seguente: Torino, Susa, Coassano, Sestriere, Pinerolo, Saluzzo, Bra, Alba, Acqui, Ovada, Novi, Tortona, Voghera, Bobbio, Piacenza, Cremona, Crema, Lodi, Milano.

La gara è riservata a tutti i motociclisti con licenza del M. C. I. e che dimostrino di essere proprietari di motociclette « Indian » dei tipi Scout, Chief e Standard, modello 1921-22-23, di diretto acquisto. I concorrenti verranno divisi nelle seguenti categorie:

a) Riservata ai motociclisti montanti macchine Scout, muniti di licenza del M. C. I., ma che non abbiano mai vinti primi premi in gare approvate dal M. C. I.

b) Riservata ai motociclisti montanti macchine Chief e Standard, muniti di licenza del M. C. I., ma che non abbiano mai vinti primi premi in gare approvate dal M. C. I.

c) Libera a tutti i motociclisti montanti macchine Chief e Standard con sidecar, muniti di licenza del M. C. I., ma che non abbiano mai vinti primi premi in gare approvate dal M. C. I.

A cura dell'Indian Moto Club e degli Agenti della Ditta Nagas e Ray, saranno forniti di licenza del M. C. I. quei motociclisti che ne facciano richiesta e dietro la quota fissa di L. 12. I partecipanti dovranno portare il maglione rosso « Indian », dono della Ditta Nagas e Ray, ed un disco di metallo sulla ruota anteriore a sinistra, col numero di partenza. Il disco sarà: bianco per la categoria a), rosso per la categoria b), verde per la categoria c).

La partenza della prima eliminatória verrà data in Torino il 29 maggio p. v. alle ore quattro, in località Porta Milano.

La partenza della seconda eliminatória verrà data in Piacenza il 17 giugno p. v. alle ore quattro, in località fuori di Porta di S. Lazzaro.

La partenza della terza eliminatória verrà data in Roma il 15 luglio p. v. alle ore quattro, in località Piazza del Popolo.

effetti della classifica, non sarà tenuto calcolo delle eventuali velocità superiori a tale media. In caso che due o più concorrenti si classifichino con media uguale, verrà classificato primo chi avrà percorso in minor tempo:

a) Nella prima eliminatória la salita dell'Aprica.

b) Nella seconda eliminatória la salita Pian delle Fugasse.

c) Nella terza eliminatória la salita Radicefani.

d) Nella finale la salita del Sestriere.

Prima di giungere al punto di cronometraggio di ciascuno dei suddetti quattro tratti, vi saranno indicatori a norma dei Concorrenti.

Classifica per la finale. — Potranno prendere parte alla finale il primo arrivato, il secondo ed eventualmente il terzo, il quarto, ecc. nell'ordine d'arrivo, nella proporzione di due concorrenti su dieci (o frazione di dieci) partenti, di ogni eliminatória.

Controlli. — Per la prima eliminatória, i controlli fissi ed i rifornimenti saranno fatti nelle seguenti località: Arona, Morbegno, Bressola.

Per la seconda eliminatória i controlli fissi ed i rifornimenti saranno fatti nelle seguenti località: Modena, Verona, Vicenza, Padova.

Per la terza eliminatória, i controlli fissi ed i rifornimenti saranno fatti nelle seguenti località: Acquapendente, Siena, Perugia, Civitavecchia.

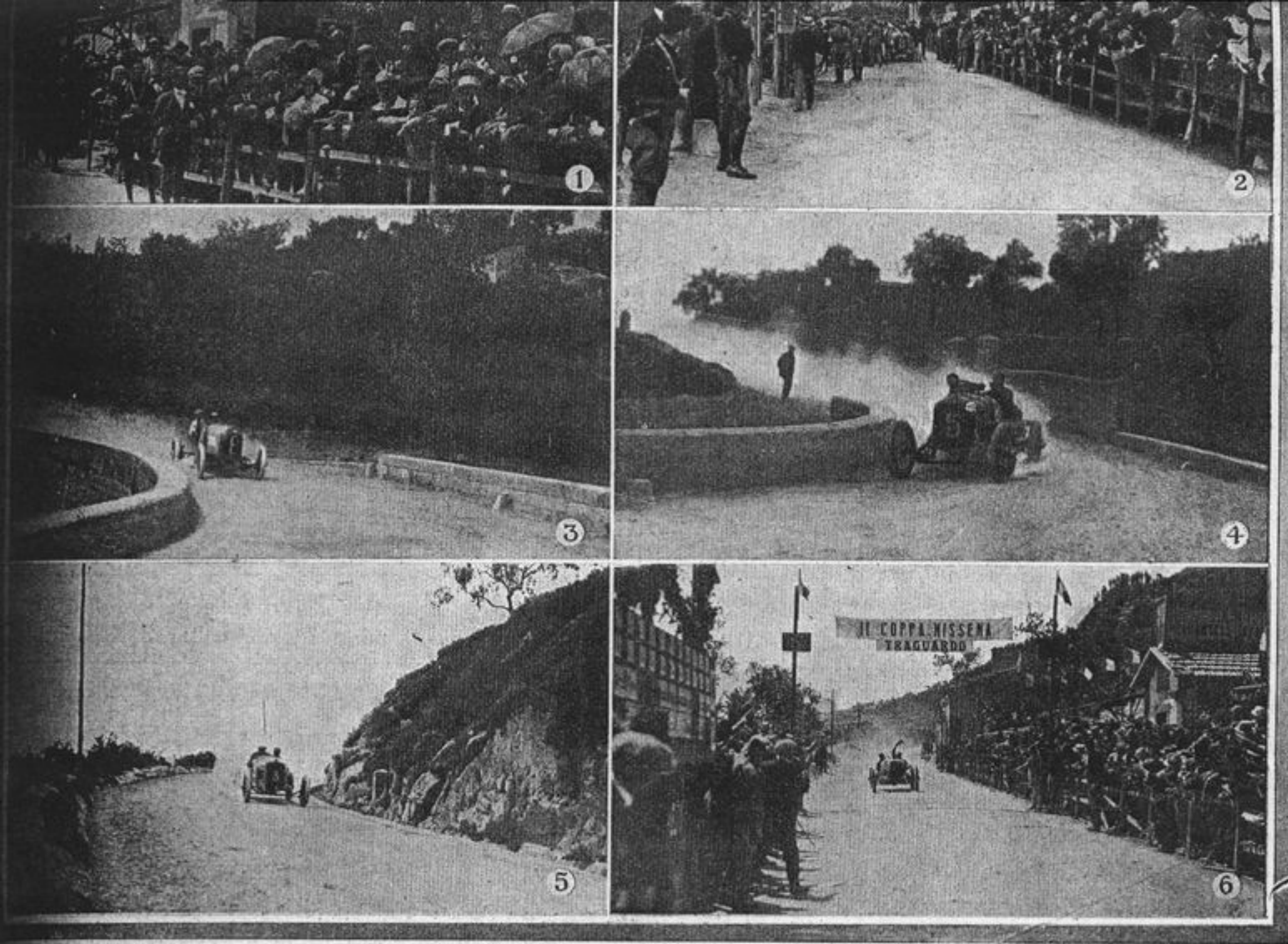
Per la finale, i controlli fissi ed i rifornimenti saranno fatti nelle seguenti località: Pinerolo, Acqui, Bobbio.

Oltre i controlli fissi, ci saranno dei controlli segreti, dove i concorrenti sono tenuti a fermarsi ed a consegnare il proprio ruolino di marcia.

Iscrizioni. — Si ricevono presso tutti gli Agenti della Indian, oppure presso la Ditta Nagas e Ray, Milano, Via Legnano N. 32 - Torino, Corso S. Maurizio N. 57.

Le iscrizioni si chiederanno irrevocabilmente quarantotto ore prima della partenza.

La tassa di iscrizione è di Lit. 120 per la categoria A Scout, di Lit. 180 per la categoria B Chief e Standard, di Lit. 200 per la categoria C per sidecar, ed il concorrente ha diritto ai rifornimenti di olio e di benzina, ad ogni eliminatória. Per la finale la tassa è la medesima che per le eliminatorie.



1. Le tribune affollatissime. - 2. La partenza di Becchi. - 3. Una svolta ardua. - 4. Lopez, il 3° classificato. - 5. Modo su «Diatto» - 6. Il vittorioso arrivo di Curatolo.

LA II COPPA NISSENA

Dopo la Targa Florio, la generosa isola siciliana ha avuto un'altra manifestazione di grande importanza: la Coppa Nissena che si è corsa per il 2° anno sul percorso Caltanissetta, Castrogiovanni, Villarosa, Caltanissetta. Il percorso, che deve essere compiuto tre volte per raggiungere i 250 chilometri della gara, è assai arduo e faticoso perchè ha duri e frequenti dislivelli che portano dal livello del mare, sino a 1000 metri di altezza. Sin da qualche ora prima della partenza le tribune cominciano ad affollarsi della notabilità paesane. Molti sono anche venuti dalle vicine città di modo che lo spettacolo della folla è veramente im-

ponente. Rigoletti che ha curato ogni particolare con grande competenza.

Alle ore 8 precise, agli ordini dei commissari sportivi barone Vannucci, marchese della Scaletta e Principe di Petrule, si iniziano le partenze in quest'ordine:

Milio	su Fiat
Modo	su Diatto
Ignoto	su Ceirano
Lopez	su Itala
Sergio	su Ansaldo
Pucci	su Fiat
Becchi	su Nazzaro
Ferrara	su Ceirano
Candrilli	su Fiat
Curatolo	su Ceirano
Trombetta	su Fiat
Ciuppa	su Ansaldo

Durante le varie partenze che si susseguono ogni sei minuti, il pubblico applau-

de specialmente Pucci, Lopez (il vincitore della Iª Coppa Nissena) e Curatolo.

Sono di poco finite le partenze quando è annunciato il primo passaggio.

I tempi del primo giro sono i seguenti:

Milio	1,44'13"
Modo	1,31'22"
Ignoto	1,34'4"
Lopez	1,34'42"
Sergio	1,26'35"
Pucci	1,28'24"
Becchi	1,31'23"
Ferrara	1,44'58"
Candrilli	1,36'28"
Curatolo	1,27'54"
Trombetta	1,33'51"
Ciuppa	1,39'24"

Durante il secondo giro avvengono alcuni dolorosi ritiri, tra i quali quelli di Sergio, Ferrara e Ciuppa.



Lo scarso successo della "Coppa delle Tre Venezie,,

Un poco promettente debutto - Le responsabilità della C. S. A. C. I.

Che la Coppa delle Tre Venezie non dovesse riuscire una gara molto interessante, non era difficile il prevederlo. Appena avvenuta la pubblicazione del regolamento non pochi furono gli sportivi veneti che rimasero delusi, alcuni dei quali mi fecero subito presente che i migliori avrebbero a malincuore rinunciato alla prova. La colpa di tutto ciò si deve imputare al sistema di classifica scelto dagli organizzatori, sistema già condannato fin dalla prima Coppa delle Alpi e dalla Coppa del Garda. Infatti non è né serio né sportivo che una faticosa gara di circa 800 chilometri debba essere decisa sul traguardo dalla fortuna di poter attraversare la linea con una maggiore o minor precisione. Per quanto buona volontà ci metta un concorrente il raggiungere questa precisione sarà sempre un caso, indipendente dalla sua abilità e dalle qualità della sua macchina.

Questo è il primo grave errore che non depono certamente a favore del rinato A. C. Veneto. Il fare per fare qualche cosa è una teoria ormai da abbandonarsi data la pleora di manifestazioni che ingombra il calendario. Bisogna fare bene se si vuol raggiungere quel successo che deve essere in cima alle aspirazioni degli organizzatori.

Quando io vidi nella testata del regolamento della Coppa la dicitura: «Corsa di regolarità», mi sono domandato come mai la Commissione sportiva avesse potuto approvarlo. Ma io credo che la C. S. A. C. I. se ha dormito in passato non sia peranco sveglia e dormirà fino a quando gli sportivi non si

colano differenze ottenute sul traguardo, in base alla maggiore o minore abilità cronometrica dei concorrenti. In mancanza di altri dati è evidente che fra tutti coloro che han marciato alla media prescritta, il più meritevole sarà quello che disponeva di un motore di minor cilindrata. Il primato dovrebbe quindi passare da Treves su Diatto a Dal Vera su O. M. seguito dalle Fiat e dell'Aurea nella minor categoria, mentre nella maggiore Du-Chêne su Ceirano dovrebbe passar davanti a l'Alfa di Angeli. Naturalmente non insistiamo su questo punto poiché un regolamento non si può modificare dopo la prova; non si lamentino coloro che lo hanno accettato.

Per quanto non interessanti, aggiungiamo le classifiche ufficiali:

Categ. fino a 2000 cmc.

1. TREVES GIORGIO (Diatto) che ha impiegato a compiere il percorso ore 20,23'33" alla media oraria di chilometri 40, vincitore della Coppa.
2. Tarabocchia Silvio (Aurea) in ore 20 e 23'34"2/5 alla media oraria di chilometri 39,999 (primo della cat. fino a 2000 cmc.), 1° della Cat. 2 litri.
3. Sandonnino (Itala) in ore 20,21'18 e 3/5 alla media di km. 40,073.
4. Bressanin Gianni (Fiat) in ore 20,23'40"1/5 alla media di km. 39,990.
5. Dal Vera Tino (O. M.) in ore 20,23' e 55"1/5 alla media di km. 39,987,00.
6. Zoso Garibaldo (Fiat) in ore 20 e 23'55"1/5 alla media di km. 39,987,90.
7. Gloria Guido (Ansaldo) in ore 20 e 24'2"4/5 alla media di km. 39,983.

Zurigo su «Hispano-Suiza» in 4'29" e 6/10.

Classe Corsa

3. Categoria: 1. Lampiano, Torino, su «Fiat» (miglior tempo della giornata) in 4'02"; 2. After, Losanna su «Bugatti» in 4'28".

4. Categoria: 1. Beck, Losanna, su «Bugatti» in 4'16"8/10; 2. Lepori, Lugano, su «Ballot», in 4'17"; 3. Nigg su «Ansaldo» in 4'28"4/10.

6. Categoria: 1. Thomas, Jverdon, su «S. P. A.» in 4'57"2/10; 2. Carrer, Zurigo, su «De Dion-Bouton» in 5'03"4/10.

7. Categoria: 1. Ramuz, Morges, su «S.P.A.» in 4'29"6/10.

La XV. Coppa della Consuma Automobilistica

17 Giugno

Le caratteristiche della prova

A soli otto giorni dalla «Coppa Ginori», l'A. C. F. organizza per la quindicesima volta la «Coppa della Consuma» che chiude la settimana Fiorentina dei motori.

La «Coppa della Consuma» è la più vecchia e classica prova Automobilistica in salita che si effettua in Italia. Gli anni scorsi la «Consuma» iniziava la serie delle prove automobilistiche e precedeva,

anzichè seguire, il «Circuito del Mugello». Quest'anno l'ordine delle prove è stato invertito e già dei confronti nelle corse in salita, si sono avuti nella Parma-Berceto, nella salita della «Mengara» e nella recentissima «Bologna-Rocca di Roffeno».

Quest'anno la competizione si presenta di interesse eccezionale per la larga partecipazione di macchine Italiane ed Esterne.

Come è ben conosciuto la «Coppa della Consuma» si effettua lungo i 15 Km. di continua salita che da Pontassieve portano al culmine della Consuma, attraverso un paesaggio quanto mai suggestivo.

La salita continua e sensibile richiede uno sforzo strenuo ai motori ed una salda guida nei piloti. Il fondo stradale è veramente magnifico e ben tenuto. Vi sono numerose curve assai difficili, specialmente gli ultimi tre famosi tourniquets, vicino al culmine.

Quest'anno vi è una novità nel Regolamento. La sesta e settima categoria sono riservate a vetture da turismo, carrozzate a torpedo con parafranghi, banchine, parabrise, capote e recanti a bordo 4 persone compreso il conducente.

Questa innovazione permetterà di vedere il reale rendimento delle vetture completamente di Serie e la prova è attesa con legittimo interesse nel mondo dei competenti e degli entusiasti.



LA I. BERGAMO S. VIGILIO

Sestini, Siccoli, Parravicini vittoriosi
La nuova bicicletta a motore Garlaschelli
trionfa sulla Parvus

BERGAMO, 4

La bella gara in salita indotta dal-

3. Sivocci Michele (Parvus) in 7'38"
— 4. Fumagalli Enea (Parvus) in 9'14"2/5 — 5. Agazzi Guido (Simplex) in 11'15".

Lanza e Staffa
vincono il Primo Circuito Toscano

Avviso 2

l'aria.

Sportivamente a che cosa serve la Commissione come è attualmente composta? Giudico dai fatti. Quando si trattò di approvare il regolamento della prima Coppa delle Alpi, e si aveva a che fare con organizzatori provetti, tutte le obiezioni furono sollevate specialmente quelle relative ai pericoli che offriva la gara. Ora che per merito dei valorosi pionieri della Ucam la Coppa delle Alpi ha assunto un'importanza internazionale non si pensa a salvaguardare questa gemma del patrimonio sportivo italiano. Il pericolo al quale io voglio accennare è molto lontano, ma non è detto che esso non esista. Se in ogni concorso di regolarità si dovrà lamentare qualche grave disgrazia si finirà per richiamare l'intervento dell'autorità tutoria, le cui decisioni è facile immaginarsi. Questa sarà il più bel successo di quell'A. C. I. che ebbe la prosopopea di chiedere al Governo l'autorizzazione di vietare le gare che non avessero ottenuto l'approvazione.

Il potere sportivo è in buone mani! Non si è ancora capito che le gare di regolarità sono le più difficili e le più pesanti da organizzare e per questo non devono essere accordate che ad organizzatori provetti e capaci, coi quali non manchino né i mezzi né la buona volontà di riuscire. E si devono negare all'ultimo venuto, specialmente quando vien presentato un regolamento basato su una formula che è già stata condannata in passato.

Analizziamo i risultati, se pur si possono chiamare tali quelli pubblicati. Se si vuol dare un giusto premio a coloro che han compiuto la non lieve fatica si deve assolutamente abbandonare il criterio di tener conto delle pic-

9. Colpi G. B. (Fiat) in ore 20.24'45" e 1/5 alla media di km. 39.960.
10. Marino Alberto (Marino) in ore 20.25'14" alla media di km. 39.914.
11. Bottesella Enrico (O. M.) in ore 20.25'19" alla media di km. 39.891.

Categ. oltre i 2000 cmc.

1. TULLIO ANGELI (Alfa-Romeo) in ore 18,7'35"2/5 alla media oraria di km. 45.0004.
2. Du Chene Perron (Ceirano) in ore 18,8'49"1/5 alla media di km. 45.632.
3. Colonna Principe Gioacchino (Austro-Daimler) in ore 18,9'55"1/5 alla media di km 44.945

La corsa in salita del Gurnigel vinta da Lampiano su Fiat

BERNA, 4. — La Fiat 1500, vincitrice della categoria vetturette a Monza, ha ottenuto un nuovo successo qui in Svizzera. Infatti il mirabile gioiello dell'officina di Lingotto, sotto la sapiente guida di Lampiano, ha vinto la corsa in salita del Gurnigel, una delle classiche corse svizzere, battendo nella stessa categoria da corsa le macchine di cilindrata superiore. Il percorso di km. 4.400 con un dislivello di circa 300 metri è stato percorso dal vincitore in 4'02" distanziando il secondo assoluto, Beck su Bugatti due litri, di 15".

Ecco i risultati:

Classe Turismo

2. Categoria (fino a 1100 cmc.): Pulver. Berna su « Amilcar » in 5'34"8/10.
2. signora Rothenbach, Olten su « Amilcar » in 6'08".
3. Categoria (fino a 1500 cmc.): 1. Alfter, Losanna su Bugatti in 4'44"; 2. Waegli, Berna su « Fiat » in 5'19"4/10.
4. Categoria (fino a 2000 cmc.): 1. Lepori, Lugano su « Ballot » in 4'24"6/10; 2. Von Ernst, Berna su « Bugatti » in 4'26"8/10.
5. Categoria (fino a 2500 cmc.): 1. Kerner, Chemnitz su « Presto » in 5'38" e 4/10.
6. Categoria (fino a 3500 cmc.): 1. Stocker, Zurigo su « Lorraine-Dietrich », in 5'26"6/10.
7. Categ. (fino a 5000 cmc.): 1. Gönner, Berna su « Austro-Daimler » in 4'49".
8. Categ. (oltre 5000 cmc.): 1. Merz,

ma non poteva ottenere esiti migliori. Benché assenti i nomi più noti, pure la gara non è mancata affatto di interesse per le numerose partecipazioni di gentilemen ed appassionati locali che nel bel numero di 40 hanno preso il via alle ore 16,1.

Frera ed Indian hanno guadagnato le categorie 500 e 1000 con Siccoli e Sestini che si sono dimostrati guidatori e scalatori impareggiabili.

Degna di nota, nelle biciclette a motore, la vittoria della Garlaschelli che per la prima volta partecipante a corse benché con una sola macchina, ha ottenuto una vittoria di misura sulla Parvus che si presentava al completo con il trio Sivocci Piralla Fumagalli.

Ecco l'ordine di arrivo:

Categoria 500 cmc.

1. Siccoli Maurizio (su Frera) in 3'47"2/5 alla media oraria di chilometri 64,433.
2. Angosciani Giuseppe (Frera) in 3'49"1/5 — 3. Ligori Giuseppe (su Triumph) in 3'57"1/5 — 4. Costardi Vittorio (Douglas) in 3'58"3/5 — 5. Marinoni Peppino (A.J.S.) in 4'4"1/5 — 6. Lazzaroni Mario (Sunbeam) in 4'12"1/5 — 7. Brambilla (Norton) in 4'17"2/5 — 8. Masseri Giuseppe (su Triumph) in 4'18" — 9. Morin Giuseppe (Frera) in 4'19" — 10. Airoidi Luigi in 4'23"3/5 — 11. Tanzi Beniamino (Norton) in 4'26"1/5 — 12. Messina Aurelio (Frera) in 4'29" — 13. Gentile (Norton) in 4'38" — 14. Pozzi Mario (Triumph) in 4'38"3/5 — 15. Braciano T. (Guzzi) in 4'43" — 16. Cavalli S. (Gilera) in 4'45" — 17. Ceccobelli (Triumph) in 4'52" — 18. Corbetta (X) in 5'14" — 19. Cornetti (Jap) in 5'20" — 20. Bianchersi (su Triumph) in 5'36"2/5 — 21. Hieronimus (Zuendapp) in 5'40"3/5 — 22. Amigoni Renzo (Gilera).

Categoria 1000 cmc.

1. Sestini Bernardo (Indian) in 2'43"2/5 alla media oraria di km. 65,586
2. Clerici Luigi (Galloni) in 3'49"
3. Golfetto Umberto (Galloni) in 3'56"2/5 — 4. Danesini F. (Indian) in 4'29" — 5. Crippa Luigi (Indian) in 5'7"2/5 — 6. Corsi Alfredo (Indian) in 5'40"3/5.

Biciclette a motore

1. Paravicini Luigi (Garlaschelli) in 6'10" alla media di km. 39,600.
2. Piralla Raffaele (Parvus) in 6'12"

Ciao Atacamo, che svolta sul percorso che attraversava quasi tutta la Toscana e della lunghezza complessiva di 604 chilometri, la corsa per la disputa della Coppa Cassi.

Le partenze hanno avuto inizio alle ore 5.

Il passaggio da Arezzo ha avuto luogo nel seguente ordine:

1. Viti alle ore 6,42'30";
2. Giornelli 6,43'13";
3. Minciotti 6,44'30";
4. Staffa 6,46".

1. Quattrocchi alle ore 6,41'25";
2. Rigotti 6,50'30";
3. Lanza 6,51".

Biondelli per rottura di una ruota si ritira sulla salita della Libbia. Viti si ritira a Porrena per un guasto al motore e pure Giornelli si ritira. Restano così in gara cinque corridori.

Nel circuito chiuso Stia-Consuma (km. 13,500) i cronometristi ufficiali inviati dal Moto Club d'Italia signori ing. Teoli e Damiani, registrarono i seguenti tempi:

- Staffa 14'29"1/5 alla media di chilometri 55,913; Quattrocchi 15'35", media km. 51,978; Minciotti 15'20"2/5, media km. 52,803; Lanza 15'59" media km. 57,926; Rigotti 24'33".

I corridori hanno proseguito poi per il resto del giro senza incidenti tranne che a Pisa, dove tutti i concorrenti hanno preso la strada di Marina prolungando il percorso di alcuni chilometri.

All'arrivo stabilito in via Romana assisteva gran folla.

Sono giunti:

1. Lanza su Indian, che ha percorso il circuito in ore 11,31,55", alla media oraria di chilometri 52,300.

2. Quattrocchi su Harley Davidson, che ha percorso il circuito in ore 12,19'45", alla media di km. 48,989.

1. Staffa su Borgo, che ha compiuto il percorso in ore 12,3", alla media oraria di km. 50.

Per servizio di vetture private rivolgersi alla

COOPERATIVA ITALIA

Via Giov. Battista Vico, 38 - MILANO
Telef. 568 - 3413



14/6/1923
2



Brilli-Peri, campione dell'audacia vince il V° Circuito del Mugello

L'Alfa prima di categoria e delle macchine da corsa



La più importante delle manifestazioni automobilistiche di Toscana si è svolta fra il consueto entusiasmo del gran pubblico accor-

so su ogni punto del circuito per assistere alle prodezze dei nostri migliori guidatori. Ed il circuito del Mugello per la sua conformazione stradale è tale da richiedere in ogni momento un saggio di abilità al corridore. Gli spettatori non hanno avuto di che annoiarsi anche se i concorrenti erano pochi e non tutti celebri.

La mancanza di combattività fu la caratteristica di questa corsa. Non perchè i piloti non abbiano dato tutto quello che potevano dare, ma perchè quando si è in pochi, le posizioni sono più facilmente delineate ed è più facile che ognuno si accontenti del suo piccolo successo. Infatti, se su dodici arrivati noi registriamo ben sei primi classificati, su sei categorie ne troviamo solo due nelle quali il tempo sia stato migliorato, il che è un po' poco dato che le condizioni stradali erano forse migliori dello scorso anno.

La proverbiale audacia, in questo il campione fiorentino non è secondo a nessuno, e la perfetta conoscenza del percorso, hanno fruttato a Gastone Brilli-Peri una meritata vittoria aspramente ottenuta contro il suo accanito rivale e concittadino Giulio Masetti. Alla

che egli è stato tolto dalla lotta per il primo posto assoluto. Il maggiore successo dell'Alfa-Romeo è la vittoria di Giulio Masetti fra le macchine da corsa. Data la differenza di cilindrata i



Le classifiche:

MACCHINE DA CORSA

1. Masetti Giulio (Alfa Romeo), in ore 5.40'44" alla media di km. 66.517;
2. Fozoni (Itala), in ore 6.18'17" 3/5;
3. Turner (Diatto), in ore 6.19'59" 3/5;
4. Lancellotti (Diatto), in ore 7.5'6".

MACCHINE DI SERIE

Categoria fino a 1350 cmc. — 1. Cercignani Vanderer, in ore 6.51'49" 3/5, alla media di km. 56.632. Partiti 01.

Categoria fino a 1500 cmc. — 1. Sbracci (Fiat 501), in ore 7.6'48" alla media di km. 54.742. Partiti 2, ritirato 1.

Categoria fino a 2000 cmc. — 1. Marinoni (Ansaldo), in ore 6.57'20", alla media di km. 55.984; 2. Novi (C. M. N.), in ore 7.8'44" 3/5. Partiti 7, ritirati 5.

Categoria fino a 3000 cmc. — 1. Ascari (Alfa Romeo), in ore 6.0'17", alla

I tempi migliori:

1. BRILLI PERI Gastone (Stayr), impiegando a coprire il percorso alla media di km. 66.964 ore 5.48'51".

2. Masetti Giulio (Alfa Romeo), ore 5.50'44".

3. Ascari Antonio (Alfa Romeo), ore 6.0'17"; 4. Capirono (Nazzaro), ore 6.12'32" 3/5; 5. Fozoni (Itala), ore 6.18'17" 3/5; 6. Turner (Diatto), ore 6.19'59" 3/5; 7. Tarabusi (Nazzaro), ore 6.21'36"; 8. Cercignani (Vanderer), ore 6.51'19" 3/5; 9. Marinoni (Ansaldo), ore 6.57'20"; 10. Sbracci (Fiat), ore 7.6'48"; 11. Novi (C. M. N.), ore 7.8'44" e 3/5; 12. Lancellotti, (Diatto), ore 7.15'6".

Giro più veloce: Brilli Peri (2.) in 54.47 3/5, alla media di 71.

La 15 Coppa della "Consuma", 17 Giugno

Non è ancora svanita l'eco festosa del rombo dei Motori adunati al Circuito Automobilistico del Mugello che un'altra classica manifestazione motoristica sta per vivere i suoi attimi di gloria nella dolce terra Toscana.

La più vecchia ed anche la più suggestiva dalle corse in salita radunerà anche quest'anno tutti i campioni del volante intorno al suo nome che squilla come richiamo possente.

Ed invero mai prova italiana ha raccolto ovunque tanto lusinghiero consenso di adesioni come la «IV. Coppa della Consuma».

La prova che è in certo modo la rivincita del Mugello, non ha mai deluso i suoi fedeli ammiratori.

L'anno scorso fu memorabile il duello implacabile svolto fra i due eterni antagonisti Niccolini e Masetti, i due eletti Gentiluomini Fiorentini.

Anche quest'anno essi saranno al via smaniosi l'uno della rivincita, l'altro della conferma del successo riportato.

La prova sarà palpitante non tanto per l'atteso incontro tra i due Assi, quanto che contro di loro possono sorgere uomini a macchina capaci non co-

iera; l'Austriaca Steyr. Da tempo non eravamo più abituati sentir parlare del campionario dell'industria estera, ma il primato conquistato domenica dalla macchina d'oltre confine non ci stupisce poiché essa ha innegabilmente delle qualità di primo ordine. Resta per noi sempre la consolazione di poter dire che il record della corsa non è stato battuto ed appartiene sempre ad una macchina italiana.

Il Brilli-Peri si è aggiudicata la vittoria anche tra le macchine di serie, ma appare assai arduo il poter definire con sicurezza se la sua macchina era veramente tale. E' già così difficile poterlo dire per una macchina nazionale, figuriamoci poi per una straniera della quale ci mancano molti elementi di confronto. Se si dovesse dar retta a quello che si sente dire si potrebbe quasi asserire che il conte Giulio Masetti ha vinto fra le macchine da corsa con una macchina di serie o che Brilli ha vinto fra le macchine di serie con una da corsa. Il pasticcio è tale che fino a quando non ci si metterà d'accordo su una definizione attendibile, non varrà la pena di suddividere in troppe categorie i concorrenti, col rischio di avere un numero di arrivati inferiore a quello dei primi posti.

Brilli-Peri però non credo che possa lamentarsi neanche della sua vecchia Fiat-Indianapolis colla quale lo scorso anno riusciva a compiere il percorso in qualche secondo di meno.

Ben poco altro di notevole si trova nei risultati della corsa. Il Cercignani, fedelissimo della Wanderer, ha vinto la sua categoria senza fatica perché non aveva avversari ma ha il merito di essere uno dei pochi che abbiano migliorato il « record » di categoria.

La maggior lotta si è avuta fra le macchine da due litri. Mainoni su Ansaldo ha vinto onorevolmente pur essendo rimasto assai lontano dal tempo di Meregalli.

Accari ha vinto seminando per la strada i suoi concorrenti e migliorando il tempo ottenuto da Cattaneo lo scorso anno, e quando si pensa che in un incidente di strada, che per poco non gli fu fatale, il campione milanese ha perduto oltre 16', si può bene asserire

vincitore del circuito del Mugello.



Il Conte GIULIO MASETTI

vincitore su Alfa Romeo della categoria da corsa al circuito del Mugello.

due minuti del vincitore assoluto non sono gran cosa. Il più insignificante incidente di gomme basta tante volte a togliere questo minimo vantaggio e Masetti certamente non ne è stato immune.

L'organizzazione curata dall'A. C. di Firenze è riuscita ottima durante la corsa.

media di km. 64.756. Partiti 3, ritirati 2.

Categoria oltre i 3000 cmc. — 1. Brilli Peri Steyr, in ore 5.48'51", alla media di km. 65.934; 2. Capirone (Nazzaro), in ore 6.12'32" 3/5; 3. Tarabusi (Nazzaro), in ore 6.21'38".

Quest'anno la corsa sarà aperta a 7 categorie di vetture così divise:

1 ^a Cat.	fino a litri	1.350
2 ^a	» da litri	1.350 a litri 1.500
3 ^a	» » »	1.500 » » 2.000
4 ^a	» » »	2.000 » » 3.000
5 ^a	» » »	3.000 in avanti
6 ^a	» » »	2.000
7 ^a	» » »	2.000 in avanti

La 6^a e 7^a Categoria sono riservate a vetture da turismo carrozzate complete di parafranghi, banchine, parabrise, capote, e recanti a bordo 4 persone compreso il conducente.

Le iscrizioni si ricevono presso la Sede dell'Automobile Club di Firenze, Via dei Ginori 13 p. p. fino alle ore 24 del giorno 12 giugno e fino alle ore 24 del giorno 13 se accompagnate da tassa doppia.

L'ordine di partenza verrà stabilito per estrazione a sorte fra gli iscritti di ogni Categoria cominciando dalla prima. La partenza della prima vettura verrà data alle ore 9 a Monsumo ed il Traguardo di arrivo sarà posto alla Consuma, al Ponte avanti il Bivio Consuma, Vallombrosa.

La preparazione del piano stradale e delle opere d'arte in tutto il percorso, degli sbarramenti, dei collegamenti telefonici, ferve attivissima sotto la guida dell'instancabile Commissario Generale Cav. Avv. Luigi Lodi Focardi.

In particolar modo va rilevata l'ottima condizione della strada che sarà garanzia del successo tecnico della prova e del miglioramento immane del Record della salita.

IMPERMEABILI
PIRELLI

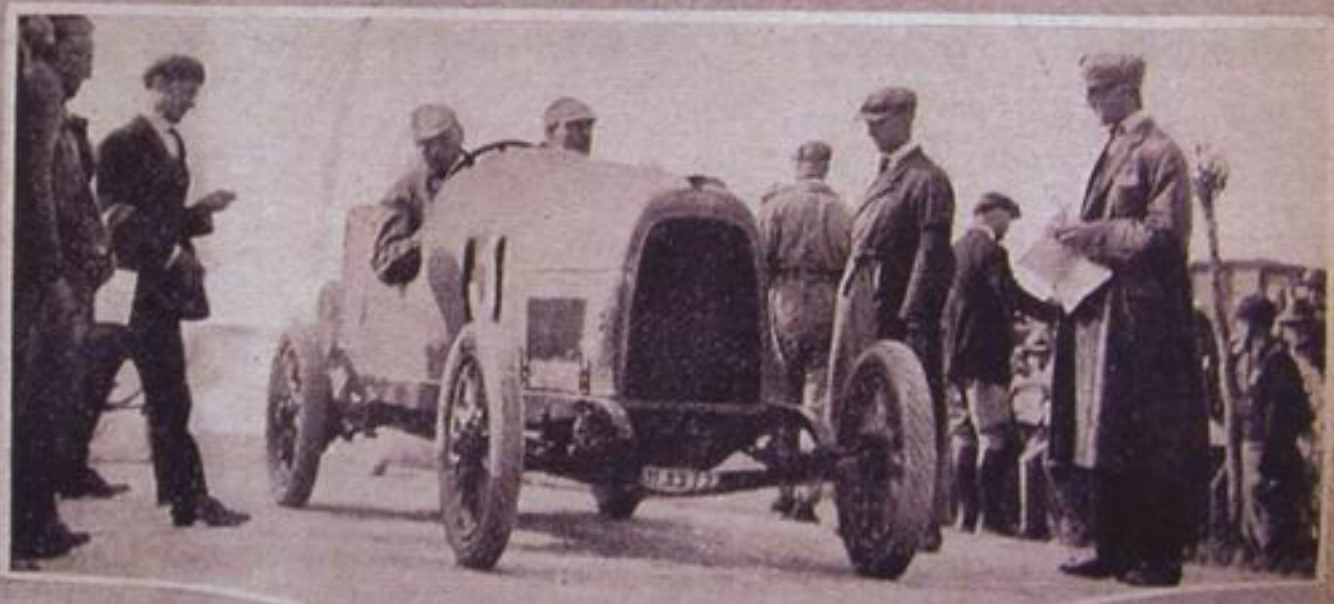
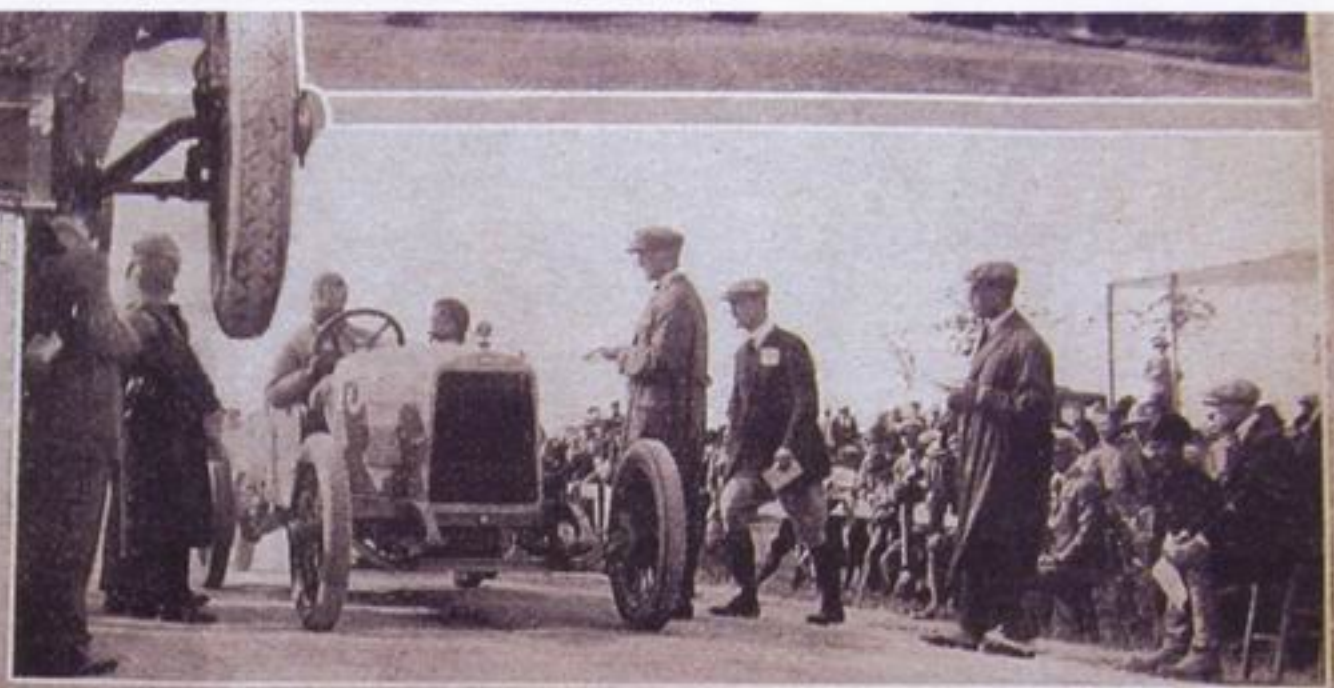
delle gare.
Mentre da
un lato ci ral-
legriamo di
questa intensa
scrittura del-
Sport Auto-
obilistico in
a, non pos-
mo nascon-
e le nostre
occupazioni per quest'attività... sca-
liata e non sempre felice dei vari Club
onali.

parte queste considerazioni d'ordi-
generale, dobbiamo riconoscere che il
uito del Savio meritava un miglior
esso d'iscrizioni, se non come qua-
almeno come numero di concorrenti.
una poi ha voluto che il nubifragio
vigilia rendendo incerta l'effettua-
della gara, anche per i danni di cui
o a soffrire le strade, tenesse lonta-
a folla degli appassionati, onde la
si svolse davanti ai Commissari di
e a un ristretto nucleo di incorreg-
entusiasti.

La corsa automobilistica.

svolgimento della gara può riassu-
assai brevemente: pochi partenti,
rosi ritirati, e assenza quasi asso-
li lotta.
zo Ferrari, su *Alfa RL*, ha preso
il comando e l'ha conservato in-
bato fino alla fine della gara, riu-
o primo della classifica generale e
categoria. Ritiratisi Cervadei, Si-
Montevecchi, Dialto, Saccomani e

FERRARI
vincitore assoluto su
"Alfa-Romeo"
3000 cmc.



Dall'alto al basso: 1 Graziani su "Fiat" 1500 cmc. - 2 Corrà su "Ansaldo" 2000 cmc.
3 Mussini, 2° arrivato su "Diatto" nella categ. 3000 cmc. - 4 Weber, su "Fiat" 1500 cmc.
vincitore della categoria.

20/9/1923

AUTOMOBILISMO



IL MEETING DI BOULOGNE SUR MER

Crollo generale di records

Un grande successo ha ottenuto quest'anno il classico meeting automobilistico di Boulogne sur Mer.

Successo sportivo e mondano. Crollarono parecchi records automobilistici e crollarono anche tutti i precedenti records d'incasso.

Il meeting si è svolto in due giornate: la prima delle quali riservata ai cyclocars ed alle vetturette. La lotta nelle minime cilindrate, benchè condotta a risultati più che ottimi, non fu seguita con quell'interesse che invece s'addensò sui grossi motori, durante la seconda giornata di gare.

I concorrenti dovevano percorrere 12 volte un circuito di Km. 37,300, pari cioè a Km. 446,600, su strade in genere tenute discretamente.

La Coppa Boillot, in pallio, doveva essere aggiudicata al vincitore di quella categoria che avesse dato miglior prova di regolarità di marcia, in relazione alla cilindrata della propria vettura.

Però, per concorrere al premio, il vincitore di ogni categoria doveva ottenere una media chilometrica oraria superiore di almeno il tre per cento a quella ottenuta dal vincitore della categoria immediatamente inferiore.

Seguendo questi rigidi criteri, l'ambito premio toccò al vincitore della categoria 3000 cmc, il quale ottenne una velocità di Km. 93,600.

La gara è stata appassionante in tutte le sue fasi. Sino dai primi giri quasi tutti i records venivano battuti dagli audaci piloti partecipanti.

Naturalmente, a causa di un inizio così massacrante, molti dovevano essere i ritiri, come difatti si verificò.

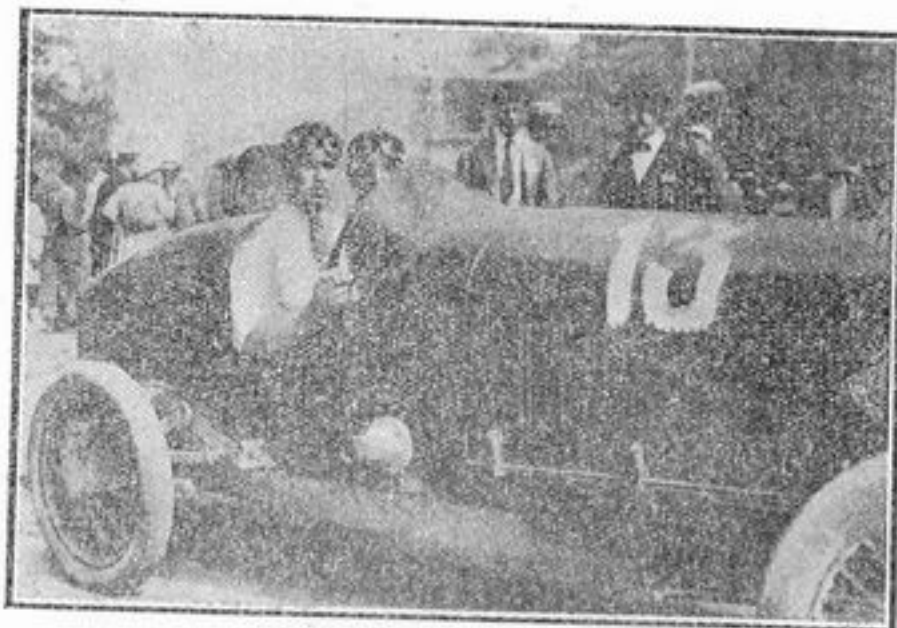
Tra gli abbandoni sensazionali, menzioneremo quelli di Guyot, Boillot e Chassagne.

Ecco le classifiche:

III^a Coppa Montenero

Indetta dalla Sezione Livornese dell'Automobile Club di Firenze, ha avuto il suo svolgimento la 3^a «Coppa Montenero», corsa automobilistica di velocità sui 180 Km. formati dagli 8 giri del percorso: Ardenza-Montenero-Castellaccio-Antignano-Ardenza.

L'organizzazione, alla quale oltre i soci dell'A. C. F. Sezione di Livorno hanno collaborato fraternamente Consiglio e Soci del Moto Club Livorno,



Il Conte MAGGI ONOFRIO vincitore della Pontedecimo-Giovi



preso una cantonata » ha subito esclamato un collega fiorentino.

Della seconda categoria (2000) si è ritirato dopo il 5.º giro il Conte Carlo Masetti (Bugatti) per rottura al cambio. Baroncini della terza categoria (3000) non è partito perchè la sua Neseldorf ch'egli aveva dichiarata di 2800 c. c. aveva una cilindrata oltrepassante i 3000. Dopo il 6.º giro si sono ritirati Materassi (Itala) e Mancini (Fiat) per lievi guasti che però non era possibile riparare sul posto.

Brilli-Peri, il valoroso vincitore della Berceto, del Mugello e della Collina era il preferito della giornata ed avrebbe potuto conquistare facilmente il primo posto nella classifica generale se un malaugurato quanto banalissimo guasto al bilanciere non lo avesse obbligato ad una lunga riparazione facendolo rimanere handicappato di oltre 15 minuti primi!

CLASSIFICA GENERALE:

- 1.º RAZZAUTI Mario di Livorno in 2.41'59" 2/5 alla media oraria di chilometri 69.670;
 - 2.º Lotti Corrado di Firenze in 2.43'34"
 - 3.º Marconcini Alete di Pisa in 2.45'34" e 4/5.
 - 4.º Brilli Peri Conte Gastone di Firenze in 2.48'1" 4/5.
- Record del Giro più veloce: Brilli Peri Conte Gastone in 18'13" alla media oraria di km. 74.108.

Il "Gran Criterium Roma"

Per il terzo anno l'Associazione Movimento Forestieri indice il «Gran Criterium Roma», corsa automobilistica in salita sul percorso: Vermicino-Frascati-Rocca di Papa-Madonna del Tufo (chilometri 15).

La direzione tecnica della corsa è stata affidata all'Automobile Club di Roma, presieduto dall'on. Romeo Gallenga, e siamo certi che la corsa si svolgerà in modo perfetto e darà campo ai concorrenti, che si preannunciano numerosi, di ottenere magnifici tempi. L'anno scorso il miglior tempo fu fatto dal conte Carlo Masetti che coprì il percorso in 11'5" 4/5. Potrà questo tempo essere in quest'anno abbassato data la qualità degli asf che si sa già che vi parteciperanno?

Mentre l'anno scorso i premi erano limitati a sole medaglie, quest'anno vi saranno destinati anche due premi di lire duemila ciascuno ai concorrenti che nelle rispettive serie A e B, stabiliranno il miglior tempo. Inoltre verranno assegnate due grandi medaglie d'oro alle due tascoline di fabbrica nazionale che faranno il miglior tempo nella rispettiva serie.

L'Automobile Club di Roma ha destinato due grandi medaglie d'oro a quei soci che copriranno il percorso nel miglior tempo nella rispettiva serie.

I Commissari prefettizi di Frascati e di Rocca di Papa hanno aderito con entusiasmo a questa simpatica manifestazione sportiva.

La corsa avrà luogo il 30 settembre e le iscrizioni verranno chiuse il 21 settembre alle ore 18.

MOTONAUTICA

Secolare 750 cmc.: 1. Bénéchal (Sénéchal), che copre 443,500 in ore 5, 23'1" alla media di Km. 81,500.

Categoria 1100 cmc.: 1. Benoist (Salmon), ore 4,29'47" alla media di Km. 101,92; 2. Bueno (Salmon) ore 4,442' e 29"; 3. Ringwood (Frazer Nash) ore 5,7'21".

Fettucette da turismo da 350 a 500 Kg.: 1. Buccioli Buc) ore 5,9'4".

Fettucette da turismo 500 a 600 Kg.: 1. Seagrave (Talbot) ore 4,9'49" alla media di Km. 108,387; 2. Morgan (Aston Martin) ore 4,28'33"; 3. Eyston (id. id.) ore 4,38'32"; 4. Dely (Bugatti) ore 4,41".

Seconda giornata

Categoria oltre i 4000 cmc.: 1. Gagner (Hispano Suiza) ore 3,55'48" alla media di Km. 114 (record locale); 2. Boyriver (Hispano Suiza) ore 4,31'22".

Categoria da 3000 a 4000 cmc.: 1. Morillon (Peugeot) ore 5,43" alla media di Km. 80,700.

Categoria dai 2000 ai 3000 cmc.: 1. Pleardt (Chénard e Walcker) ore 4, 43'47" alla media di 93,000; 2. Lagache (Chénard e Walcker) ore 5,11'25"; 3. Hensington (Bentley) 5,20'50".

Categoria dai 1500 ai 2000 cmc.: 1. Egly (Bignam) ore 5,25" media 60 all'ora.



BRAMBILLA su Anzani

Vincitore categoria *Cyclecars* alla *Pontedecimo-Giovi*

è stata lodevole in ogni suo ramo e lodevolissima per la parte sportiva, compiuta sotto l'autorevole e sapiente guida del Commissario Sportivo Generale C. C. F. Avv. Cav. Luigi Lodi-Focardi, dai Commissari Sportivi signori Barison Ing. Silvio, Baroncini Mauro, Barisi Guido, Friedmann Cav. Guido, Garau Alfio, Ginori-Lisci Marchese Comm. Lorenzo, Lovati Cap. Alfredo, Parodi Emilio, Semama Lionetto, Succi Cav. Gustavo, Susini Francesco, Tealdi Mario.

Questo circuito Lebronic dimostra che i corridori nostrani, oltre alla valentia di superbi piloti, posseggono una buona dose di coraggio per lanciarsi otto volte sopra i Km. 22,500 del percorso così vario ed accidentato. Non sarà un *tour-de-force* di resistenza ma lo è indubbiamente di virtuosità automobilistica! Carve sopra curve, strada nella maggior parte stretta che rende difficili i sorpassamenti, salite sneranti e discese a precipizio, piano stradale in parte poco buono e poi tanta polvere ed oggi anche tanto sole!

Dei sette iscritti alla prima categoria (1500) solo 5 hanno preso il via. Dopo il 1.º giro si è ritirato Guindani per un guasto al differenziale della sua Silvani-Botta e Bargagni è dovuto uscire di gara per aver urtato contro l'angolo di una casa con conseguente grave danno alla sua Fiat 501-S., senza fortunatamente danni alle persone. « Ha

Egli era partito meravigliosamente con la sua 3 litri Diatto ed aveva compiuto il primo giro in 18'56", tempo che ha poi notevolmente migliorato, giungendo a fare il 7.º giro in 18'13" battendo il « record » 1922 detenuto dal Conte Masetti, di un minuto primo e 43 secondi. Il simpatico campione fiorentino ha poi voluto elargire un nono giro, naturalmente non ufficiale ma ugualmente cronometrato, compiendolo in 18'3", dimostrando che tanto lui che la sua Diatto erano in ottima condizioni e che, per riconquistare il primato assoluto, sarebbe stata solo questione di qualche giro di più!

Ed eccoci alla classifica:

1.ª **Categoria fino a 1500 c.c.:** 1. Marconcini Aletto su Chiribiri, in 2,45'34" e 4/5; 2. Balestrero Renato su « O.M. » in 2,52'51" e 2/5; 3. Cecchi G. Cesare su Fiat-501 in 2,58'53".

2.ª **Categoria fino a 2000 c.c.:** 1. Razzanti Mario su Ansaldo in 2,41'59" 2/5; 2. Lotti Corrado su Ansaldo in 2,43'34"; 3. Corcognani Ferruccio su Diatto in 2,50'28"; 4. Fossati Enrico su « O.M. N. » in 2,67'53" 2/5; 5. Novi Dante su « O.M.N. » in 3,2'39" 2/5.

3.ª **Categoria fino a 3000 c.c.:** 1. Brilli Peri Conte Gastone su Diatto in 2,48'11" e 4/5; 2. Pagani Luigi su Ceirano in 2,53'16" 3/5.

INTRA, 16. — Si è iniziata venerdì la riunione sul Lago Maggiore indetta dalla Lega Navale Italiana. Essa si è svolta sul triangolo Pallanza-Baveno-Stresa nelle giornate di venerdì, sabato e domenica.

Ecco i risultati:

Prima giornata

Coppa Città di Stresa per pescini (1. prova) — Percorso Km. 44 pari a quattro giri del triangolo: 1. « Juncker » (Motore Scat) in ore 1,30'20"; 2. « Bice » dei signori Armorini e Merli (contieri Taron, motore Itala).

Seconda giornata

Récord sul miglio marino per la Coppa del Ministero della Marina: 1. « Balilla » del comm. Della Piana, alla velocità oraria di Km. 49,800.

Coppa Città di Baveno — 4 giri — Km. 44 — per cruisers 1ª categoria: 1. « Lydia » del sig. Binda in ore 1, 9'17"; 2. « Lucio » in ore 1,20".

Coppa Città di Pallanza — Handicap — 4 giri — Km. 44 — 1. « Lydia » in ore 1,8'43"; 2. « Balilla » in ore 1, 10'11".

Terza giornata

Premio Ministero dell'Economia — 2 giri — Km. 22 — per imbarcazioni a motore fuori bordo; 1ª categoria: 1. Pirata di Naghi in ore 1,51'30" media Km. 11,860; 2. Triestina di Moroni.

Premio Isola Bella — 2 giri — Km. 22 — per imbarcazioni a motore fuori bordo; 2ª categoria: 1. Cantiera Alta Italia ore 1,21'40"; 2. X (Di Giorgi-Taroni).

Coppa Città di Stresa — 4 giri — Km. 44, handicap, pescini (2ª prova): 1. « Scugnizzo » del conte Borroni in ore 1,30'31".

Coppa Città di Baveno — handicap, 4 giri, Km. 44, cruisers 1ª categoria (2ª prova): 1. « Lydia » di Binda; 2. « Lucio » di Granelli.



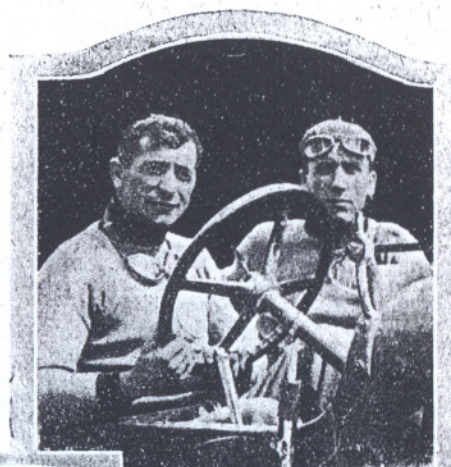
IMPERMEABILI
PIRELLI



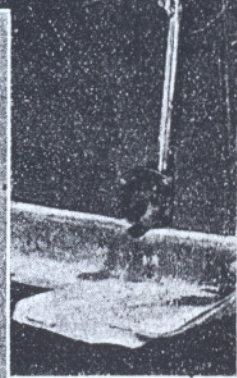
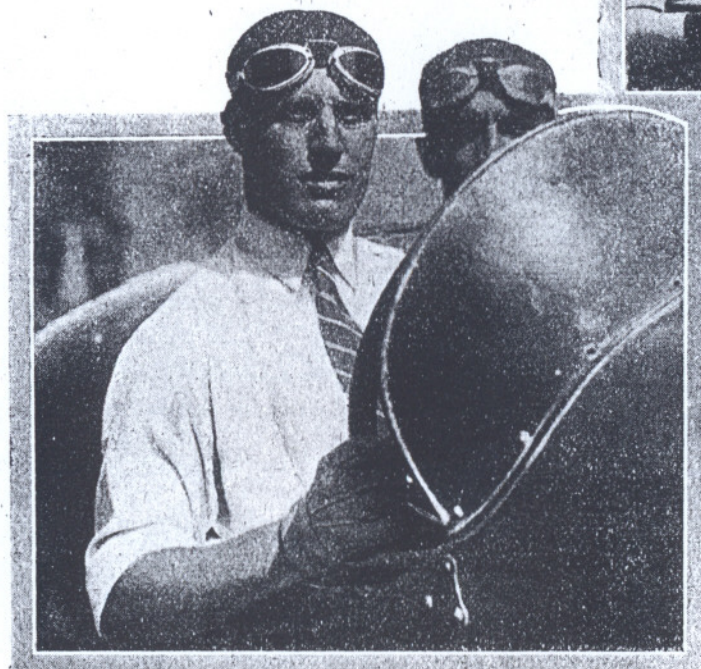


Da: AUTO-MOTO-CICLO

Il Conte Maggi, su *Chiribiri*, vincitore della Pontedecimo-Giovi, che doveva pochi giorni dopo rimanere vittima dello sport preferito.



Becchi, lo sportman toscano che ha colto un bel successo nella categoria corsa dei due litri, sulla "Diatto".



Rebuffo
primo cat. 3000
turismo.



LA II^a PONTEDECIMO-GIOVI