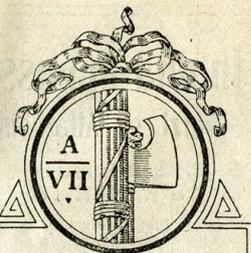


R.A.C.I.



Anno III I N. 30

Settimanale gratis ai Soci ed agli Albergatori e Garages affiliati al R. A. C. I.
ABBONAMENTO ANNUO L. 25 - ESTERO 50
In vendita al pubblico presso le Sedi Provinciali a L. 0. 50.

GIORNALE UFFICIALE DEL
REALE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA
ENTE MORALE

Direzione Amministrazione e Redazione
Via Po N° 17 - ROMA (34) - Telefono 33-721

28 Luglio 1929

Per inserzioni a pagamento e pubblicità rivolgersi alla Amministrazione

Conto Corrente Postale

La favorevole situazione finanziaria ed economica italiana nelle dichiarazioni dei Ministri Mosconi e Martelli

382 milioni di avanzo nel consuntivo 1928-29 - Miglioramento della bilancia commerciale - 300 mila disoccupati in meno dal febbraio al giugno

Il Consiglio dei Ministri, tenutosi il 15 corrente, ha offerto ai Ministri delle Finanze, on. Mosconi, e dell'Economia Nazionale, on. Martelli, la opportunità di fare importanti dichiarazioni circa le prime risultanze della gestione di bilancio per l'esercizio 1928-1929, e le previsioni per i prossimi esercizi, circa l'andamento della nostra bilancia commerciale, e, infine, circa la ripresa economica nei confronti della disoccupazione operaia.

I risultati conseguiti dalla azione della Finanza, ispirata al massimo rigore nel governo delle spese, sono assai confortanti e gli italiani tutti debbono apprenderli con vivo compiacimento.

L'esercizio 1928-1929 — nelle necessariamente provvisorie risultanze illustrate dallo on. Mosconi — reca entrate effettive per milioni 20,098 e spese effettive per milioni 19,718. L'avanzo, è, quindi, di milioni 382.

E' notevole che questa cifra emerge dopo iscritti, tra le spese effettive straordinarie, i 750 milioni corrisposti alla Santa Sede in dipendenza dei recenti accordi. L'on. Mosconi ha poi illustrato le previsioni per il corrente esercizio e quelle per l'esercizio 1930-31.

Il Ministro ha poi fornito elementi circa la situazione dei nostri scambi con l'estero, nel primo semestre 1929, scambi che hanno raggiunto nel mese di giugno 1929 un valore, in lire carta, di 2.261,7 milioni all'importazione e di 1.544,4 alla esportazione, con un aumento, in cifre assolute, in confronto delle importazioni e delle esportazioni del mese di maggio, rispettivamente di 399,8 e 300,4 milioni di lire, e, in cifre percentuali, del 21,4 e del 24,1 per cento.

Il disavanzo commerciale, che nel maggio aveva toccato la cifra di 617,9 milioni — la più bassa del semestre — sale nel mese di giugno a 717,3 milioni, raggiungendo con una lieve differenza in meno il disavanzo del giugno 1928 che fu di 721,1 milioni di lire.

Occorre però subito avvertire che l'aumento, rispetto al mese di maggio, registrato dalle nostre statistiche è dovuto in gran parte al fatto che nel mese di giugno sono contabilizzati i valori delle importazioni e delle esportazioni effettuati per mezzo di pacchi postali durante l'intero semestre.

Se dai valori del giugno si detraggono 300,3 milioni all'importazione e 180,7 milioni alla esportazione, rappresentanti il movimento commerciale svoltosi coi pacchi postali, l'aumento, rispetto al maggio, si riduce, espresso in cifre percentuali, dal 21,4 al 5,3 per cento per l'importazione e dal 24,1 al 9,6 per cento per l'esportazione, onde appare ancora più sensibile, nel confronto delle percentuali delle due correnti di scambio il deciso miglioramento verificatosi in detto mese nel traffico di esportazione.

Il mese di giugno, ad ogni modo, conferma

la tendenza al miglioramento, già manifestatasi a partire dall'aprile u. s., epoca in cui il maggior disavanzo segnato dalla nostra bilancia commerciale nel primo trimestre del corrente anno in confronto del primo trimestre 1928, si attenua alquanto (la discesa si accentua in particolar modo nel mese di maggio) e si riduce anche a cifre sensibilmente inferiori a quelle toccate dal disavanzo verificatosi nel 2° trimestre del 1929.

Il deficit commerciale nel periodo aprile-giugno di quest'anno è stato in media di 687,7 milioni di lire contro 807,7 milioni dello stesso periodo dell'anno precedente.

Non meno confortanti è degne del massimo rilievo sono state le dichiarazioni fatte dal Ministro della Economia Nazionale on. Martelli, il quale ha fornito dati precisi circa il movimento della nostra disoccupazione. Abbiamo quindi appreso con assai vivo compiacimento che il numero dei disoc-

pati totalmente, per mancanza di lavoro, a fine giugno, è risultato ridotto a 193.000.

Quando si pensi che — secondo le cifre fornite dall'on. Martelli — nel febbraio di quest'anno, i disoccupati erano ancora 489. mila, si rileverà quale enorme cammino sia percorso in 5 mesi, per raggiungere una diminuzione complessiva di 296.000 unità.

Se si confronta la situazione dello stesso mese di giugno con quella degli anni 1927 e 1928, risulta, rispettivamente, una diminuzione di 21.600 e di 54.000.

Le diminuzioni più sensibili sono segnalate per decorso mese di giugno nell'Emilia (-13.772), nel Veneto e nella Lombardia (-3.478).

Le diminuzioni si riferiscono principalmente alle categorie agricole (circa - 23000 in confronto del mese precedente) ed alle categorie edili (- 10.000).

La disoccupazione parziale (operai che lavoravano a orario ridotto ovvero a turno), non raggiunge, nel complesso, che la cifra di 11.000; mentre a fine giugno del 1928 essa era di oltre 30.000.

Dalle enunciazioni dei due Ministri, rileviamo che stiamo dunque in pieno periodo di riassetto finanziario ed economico. Vogliamo registrare, con profondo compiacimento i dati da essi comunicati, che sono la degna risultanza della ferrea politica condotta dal Regime, nel campo finanziario, con un rigido controllo delle entrate e delle spese; nel campo economico, con un vigoroso impulso ai lavori sia agricoli che industriali.

L'aumento degli investimenti di capitali azionari in Italia

Uno dei sintomi di significato meno dubbio e di andamento più sicuro, per attestare del risveglio che si va manifestando nelle energie produttive, è dato dal fatto che gli investimenti netti di capitali azionari sono in una ripresa la quale contrasta in maniera evidente col periodo anteriore.

Secondo, infatti le notizie comunicate dal laboratorio economico dell'Agenzia Volta, il maggiore apporto di capitale azionario, per i primi sei mesi dell'anno, è stato nel 1929 di oltre due miliardi e mezzo di lire, mentre era stato di meno della metà nello stesso periodo del 1928.

Tipico poi l'andamento del giugno, che negli ultimi anni si è comportato in questo modo, con una significazione delle più evidenti:

Anno	Investimenti (milioni di lire)
1929	599
1928	180
1927	64
1926	308
1925	715
1924	312
1923	498

La cifra del giugno di quest'anno si presenta dunque brillantissima in confronto a quelle degli anni antecedenti, salvo per quella del giugno 1925; ma allora eravamo sulla china dell'inflazione monetaria e creditizia mentre ora siamo in fase di consolidamento di una situazione generale ben definita.

Il grande incremento dell'A. C. di Como

Veramente notevole e promettente è l'incremento che va assumendo l'A. C. di Como sotto la guida del presidente on. Carlo Baragiola, e dei Vice presidenti comm. Federico Momo e ing. Piero Fioechi.

Per dare una idea della fervida attività sociale basterà dire che al primo marzo 1929 i soci erano 259, mentre al primo luglio la cifra era salita al cospicuo numero di 537. In soli quattro mesi il numero dei soci è dunque più che raddoppiato, con un crescendo veramente magnifico. Ma non a far nuovi soci si limita l'attività dell'A. C. di Como, ed infatti ha già provveduto a installare quattro distributori di benzina: due a Como, uno a Lecco ed uno a Erba. Ha istituito anche due scuole automobilistiche, che funzionano in modo perfetto: una a Como, con annesso ufficio di informazioni, e una a Erba.

Per quanto riguarda l'attività sportiva ha fatto svolgere, ultimamente, la Coppa Bellagio, della quale abbiamo già parlato, che ha avuto ben 150 partenti e 120 arrivati. Prossimamente dovrà organizzare l'arrivo per la Coppa delle Alpi, e, il 15 agosto, farà svolgere una gita sociale.

Al primo settembre, poi, avrà luogo il Grande Concorso internazionale di eleganza per la Coppa d'oro Villa d'Este, che certamente richiamerà un gran numero di partecipanti da ogni nazione; e il 22 settembre si effettuerà il campionato sociale.

Il giudizio di un giornale tedesco su le strade d'Italia

Abbiamo pubblicato nei giorni scorsi la notizia della costituzione in Inghilterra di una Compagnia per la costruzione di una autostrada da Londra a Brighton, ed abbiamo rilevato con compiacimento come il Presidente della Compagnia, Lord Askwith avesse dichiarato che, per la costruenda autostrada, sarebbe stato presa a modello l'autostrada Milano-Como.

Con lo stesso compiacimento rileviamo un giudizio del giornale tedesco *Der Bund* del 29 giugno che dice:

La situazione e lo stato delle strade in Italia hanno migliorato molto negli ultimi anni. Non si può esprimere con parole le condizioni nelle quali le strade italiane si trovavano una volta. Dove la natura stessa non aveva provveduto con delle dure pietre, che davano alla strada una certa resistenza, le strade somigliavano molto a delle fette di formaggio svizzero, tanto erano piene di buchi. Anche contro la polvere si lottava pochissimo.

Oggi le grandi città italiane hanno tutte delle belle strade moderne e buone. Per migliorare pure le strade provinciali l'Ente della strada è stato incaricato dell'organizzazione e dell'esecuzione dei lavori, ed oggi già sono occupati quasi 60.000 operai. Tutte le strade statali e comunali sono passate nelle mani di questo Ente. I mezzi per questi lavori si ebbero in parte con prestiti; una bella parte sono forniti dagli automobilisti col pagamento delle tasse. Una nuova milizia della strada sorveglierà anche il traffico si svolgerà ordinatamente e senza disturbi.

Una volta eravamo abituati a leggere sui giornali stranieri aspri commenti sulle strade d'Italia. Oggi si leggono invece parole di ammirazione: la situazione è dunque capovolta.

Miracoli del Fascismo!

La Padana Superiore libera al transito

durante la Stagione d'Opera all'Arena di Verona

Per agevolare l'afflusso delle automobili a Verona, ed in considerazione dell'evidente danno che ne avrebbe risentito la città, la Presidenza dell'Automobile Club di Verona, preoccupata delle interruzioni lungo la Padana Superiore da Verona a Padova, si è interessata presso l'A.A. SS. ottenendo che durante la stagione d'opera all'Arena e nei giorni di spettacolo, la strada anzidetta nell'intero tratto da Verona a Padova venga completamente lasciata libera al passaggio delle automobili dalle ore 18 alle ore 9 del giorno susseguente.

Con ciò, coloro che da Vicenza dovranno portarsi a Verona, eviteranno un lungo tratto di strada in cattive condizioni e risparmieranno molto tempo, in modo che la gita a Verona si potrà compiere nelle stesse condizioni e meglio degli anni passati.

ARENA DI VERONA (Dal 18 Luglio al 15 Agosto)

Stagione Lirica con le opere: "FAUST", ed "ISABEAU",

Le rappresentazioni avranno luogo nei giorni di MARTEDI-GIOVEDI-SABATO-DOMENICA di ciascuna settimana

Riduzioni ferroviarie — Facilitazioni per Carovane Automobilistiche

In una appassionante battaglia sportiva

Varzi su Alfa-Romeo vince il Circuito del Montenero

S. E. il Ministro Ciano presenza alla manifestazione
La perfetta organizzazione dell' A. C. di Livorno

La Coppa Montenero, la grande Corsa automobilistica di velocità già per nove volte organizzata dall'A. C. di Livorno, ha un fascino irresistibile: fascino sportivo di luoghi, di emozioni, di panorami.

Si va via dalla Coppa Montenero sempre a malincuore, pensando che ancora un anno dovrà passare prima di tornare ad as-

de onore delle fabbriche italiane, dei piloti italiani e dell' A. C. di Livorno, nelle persone principalmente del suo presidente cav. uff. Ernesto Tron e del cav. Benedetti.

Un imponente lotto di concorrenti ha raccolto la IX edizione del Circuito del



S. E. Ciano si congratula col vincitore Achille Varzi

sistere ad un'atra bella battaglia generosa e leale, fervida e audace, sulla strada che si snoda in continue curve e serpentine lungo l'azzurro del mare o per le pendici verdissime del Montenero. Si assiste al guizzare rapido delle macchine, ai *vivages* strettissimi seguiti da rabbiose riprese s'andando avanti al mare, quasi affacciati sul mare. Spettacolo indimenticabile reso ancora più gradito dalla ospitalità cordiale di Livorno e dei suoi abitanti.

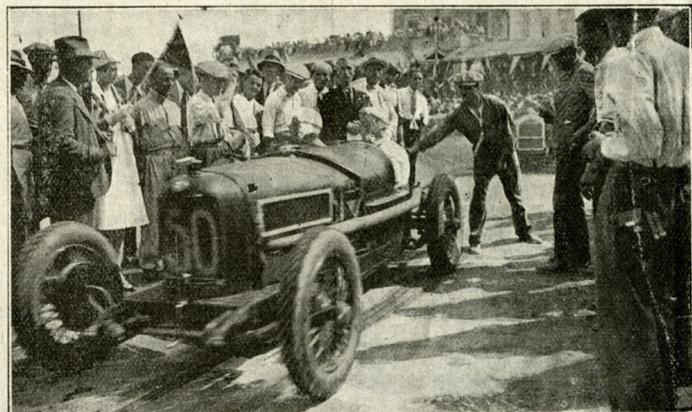
L'ansito lento e solenne del mare viene a tratti esperto dall'urlo lacerante dei motori, la distesa immensa e cobaltina viene a tratti turbata nella sua serenità dolce dal

Montenero, che si è corso domenica 27 luglio.

Alla presenza di S. E. il Ministro Ciano, la gentile signorina Maria Ciano, contessina di Cortellazzo, ha dato successivamente la partenza a 22 macchine che si sono avventate sul Circuito in velocissima contesa.

Ad un tratto uno squillo di tromba suona l'attenti: un minuto di mesto e solenne raccoglimento alla memoria del grande asso del volante Emilio Materassi: l'invito del Montenero, il « Leone » della classica manifestazione livornese e di tante altre competizioni automobilistiche.

I concorrenti si sono lanciati con piena



La partenza di Brilli Peri

saettare vertiginoso dei bolidi di acciaio guidati da saldissimi polsi e da ancor più a di cuori.

E ogni anno la battaglia si rinnova sempre più appassionante, sempre più emozionante, più grandiosa, più epica e ogni anno si rinnova un trionfo di organizzazione per virtù dell' A. C. di Livorno, che instancabilmente si dedica con entusiasmo e con passione a preparare questa corsa, che può ben definirsi bella fra le belle.

E' un superamento continuo, tecnico, sportivo e organizzativo che torna a gran-

foga nella corsa ed in breve i records sono crollati.

Ai primi giri Brilli Peri ha preso decisamente la testa con l'Alfa P-2 tallonato però da Varzi il quale dal quarto giro ha incominciato ad accelerare portando decisamente l'attacco e riuscendo ad assumere il comando della corsa. Brilli Peri, passato al secondo posto, ha dovuto poi fermarsi ai box permettendo a Nuvolari di conquistare la seconda posizione seguito da Campari e da Arengeli. La lotta è stata continua, serrata e ha entusiasmato oltre ogni dire

gli spettatori che hanno vissuto per le due ore e mezzo di durata della corsa una attesa palpitante per l'avvicinarsi continuo dei vari concorrenti nelle primissime posizioni. Varzi ha vinto dimostrandosi nettamente il concorrente più forte. Q e ta nuova vittoria porta decisamente il galatese fra i migliori piloti dell'automobilismo italiano. Infatti, Varzi è ormai in testa nella classifica di campionato e oltre le affermazioni brillantemente riportate nello scorso anno, basta per il 1929 enumerare le vittorie riportate su circuiti di diversa caratteristica, come quello di Alessandria, di Roma e del Montenero, per dimostrare la valentia del forte pilota che è ormai completamente affiatato con l'Alfa P-2.

Nuvolari sull'Alfa 1750 leggermente modificata nella cilindrata, ha corso da par suo classificandosi a meno di due minuti dal vincitore e a poco più di un minuto da lui, al terzo posto, si è classificato Campari su di una Alfa Romeo dello stesso tipo, seguito da Arengeli su Talbot. Il quinto posto è stato conquistato da Brilli Peri sull'Alfa P-2, seguito da Pastore su Maserati e dalle tre Alfa Romeo di Ghersi, Razzarri e Benini.

L'Alfa Romeo ha riportato una affermazione difficilmente superabile, conquistando

Varzi che non soltanto ha trionfato con la P-2, ma ha anche larghissimamente battuto i records sul percorso e sul giro passando dal 2,38'57" 2/5 di Materassi, che lo scorso anno ottenne la media di Km. 84.928, a 2,34'51" e 3/5, alla media di Km. 87.175. Sul giro, dal record di Nuvolari di 15,33 alla media di Km. 86.354, Varzi, con l'Alfa, è passato ad un magnifico 15,10" 2/5, alla media di Km. 88,971.

E tanto più degni di rilievo sono i records battuti da Varzi e dall'Alfa Romeo, se si considera che il nuovo record da loro stabilito sul percorso è anche superiore al record esistente sul giro. L'Alfa P-2 conferma ancora una volta la generosità inesauribile del suo motore, che sia pure rinfrescato, è tuttora in grado, dopo anni e anni di battaglie e di vittorie, di partecipare trionfalmente alle più disparate corse.

Con un paragone letterario che, invero, non dovrebbe bene appropriarsi ad una manifestazione di tecnica e di dinamismo, diremmo che l'Alfa Romeo P-2, creata da Vittorio Jano, è la realizzazione che, nel campo della meccanica, la genialità dell'uomo ha saputo dare alla leggenda di Fausti.

Brilli Peri con l'Alfa gemella, dopo essersi tenuto nelle primissime posizioni per gran parte della corsa, ha dovuto infine ac-



Un minuto di raccoglimento in memoria di Emilio Materassi

contentarsi del 5° posto, avendo forse troppo richiesto al suo motore: cosa questa abituale per il ben noto pilota fiorentino la cui temerità ed il cui fegato non trovano acciaio o lega metallica con cui stare a raffronto. Nuvolari e Campari con l'Alfa 1750 sopralimentata, hanno fatto una corsa magnifica, classificandosi vicinissimi al secondo e terzo posto. Benchè questo nuovo modello della Alfa abbia altissime caratteristiche di velocità, accelerazione e facilità di guida, tuttavia il motore rende, necessariamente, diversi cavalli meno del due litri e difficilmente quindi poteva competere con la P-2, tanto più che questa del 1924 è stata assai migliorata nello chassis, nelle sospensioni e quindi nella tenuta di strada.

Questa convinzione generale, formata attraverso cinque anni di prove, è oggi smentita merè la insuperabile maestria di

Anche la 1750 è stata assai migliorata

Un potente segnale acustico

è l'unico mezzo per ottenere strada libera ed evitare disgrazie!

Indispensabile è quindi la tromba elettrica

BOSCH

I suoi pregi sono a tutti noti. L'armoniosità del suo suono, pur essendo forte e penetrante la rendono a tutti preferita. Delle sue insuperabili doti ne fa fede l'ambita preferenza che gode nel ceto automobilistico e motociclistico



BAULI PER AUTOMOBILE

Listini e preventivi gratis a richiesta

per ogni tipo di vettura troverete sempre pronti presso il MAGAZZINO-DEPOSITO della

PRIMARIA VALIGERIA ITALIANA DI VARESE

in MILANO - PIAZZA BORROMEO (ang. Via San Maurizio) - Tel. 83-820

nei riguardi della disposizione delle masse così da ottenere una tenuta di strada pari a quella della 1500 che è ormai proverbiale. Con le nuove modifiche apportate, la 1750 Alfa ha dimostrato di essere veramente e definitivamente a punto.

Arcangeli, velocista per eccellenza, come ha dimostrato nei circuiti di Cremona, non sembrava dovesse trovarsi a completo agio sul percorso del Montenero, eppure ha compiuto miracoli con la Talbot, classificandosi al quarto posto, battendo anch'egli il precedente record, che è crollato per opera di tutti i primi quattro classificati. Basta questo per indicare con quanta passione e con quanto ardimento sia stato combattuto il IX Circuito del Montenero, che è stato altrettanto interessante dal lato tecnico e da quello sportivo, e che ha segnato un nuovo trionfo della industria e dei piloti italiani e un nuovo trionfo di organizzazione ottenuto dall'A. C. di Livorno, alla presenza di S. E. il Ministro Ciano e di una immensa folla.

La Classifica

1. Varzi Achille su *Alfa Romeo*, che ha compiuto il percorso di Km. 225 in ore 2:34'51" 3/5 alla media di Km. 87-175.
2. Nuvolari Tazio, su *Alfa Romeo*, in ore 2:36'22" 1/5.
3. Campari Giuseppe, su *Alfa Romeo*, in ore 2:37'15".
4. Arcangeli Luigi, su *Talbot*, in ore 2:38'34" 2/5.
5. Brilli Peri Gastone, su *Alfa Romeo*, in ore 2:39'51".
6. Pastore Cesare, su *Maserati*, in ore 2:41'27" 2/5.
7. Ghersi Pietro, su *Alfa Romeo*, in ore 2:42'4" 2/5.
8. Razzanti Mario, su *Alfa Romeo*, in ore 2:42'19" 2/5.
9. Benini Ernesto, su *Alfa Romeo*, in ore 2:05'54" 3/5.
10. Balestrero Renato, su *Bugatti*, in ore 2:46'10".
11. Rosa Archimede, su *O. M.*, in ore 2:47'56" 3/5.
12. Sirignano Francesco, su *Alfa Romeo*, in ore 2:50'51" 2/5.
13. Maserati Ernesto, su *Maserati*, in ore 2:53'33" 2/5.
14. De Carolis Louis, su *Bugatti*, in ore 3:2'21" 2/5.
15. Moradei Mario su *Salmson* primo delle 1100 cmc., in ore 3:14'12" alla media di Km. 69-511.
16. Bucci Pietro, su *Fiat* 509, in ore 3:22'36" 2/5.

GIRI PIU' VELOCI

Classe 1° fino a 1100 cmc.: Moradei, su *Salmson*, il 5° in 18'12" 3/5, alla media di Km. 74-162.

Classe 2° oltre 1100 cmc., Varzi su *Alfa Romeo*, in 15'10" 2/5, alla media di Km. 88-971 (record assoluto).

Il brillante successo del Giro notturno di Lombardia per la conquista della "Coppa d'oro,"



La coppia vincitrice Bellingeri-Facchetti su Itala

Organizzato con la più intensa ed alacre attività, seguito con il maggior interesse e con il più largo consenso, si è brillantemente svolto, nei giorni 20 e 21 luglio il Giro notturno per la conquista della "Coppa d'oro della Lombardia", manifestazione di regolarità riservata ai Soci degli A. C. lombardi, che verrà ripetuta, ogni anno, sullo stesso percorso, e verrà organizzata a turno, per estrazione a sorte, fra gli A.C. della Lombardia.

Presidente del Comitato organizzatore della prima "Coppa d'oro" è l'on. Roberto Farinacci, il quale fra le altre sue molteplici attività ha, non ultima, quella di animatore nella sua provincia, delle più feconde attività nel campo dell'automobilismo; Vice presidente il comm. Gerevini, l'attivo presidente dell'A. C. Cremonese, al quale si deve, per gran parte, se quel sodalizio ha raggiunto l'attuale grado di floridezza; direttore della corsa, il nob. Camillo Biazzì Vergani, nome ben noto per la instancabile attività e la passione che dedica al delicato suo ufficio.

Attorno all'A. C. di Cremona, dove si è svolto tutto il lungo, faticoso, paziente lavoro di organizzazione e preparazione della corsa, si sono raccolti, con il più largo ed entusiastico spirito di collaborazione, gli A. C. di Pavia, Milano, Varese, Como, Sondrio, Bergamo, Brescia, Mantova.

Il percorso della Coppa d'oro comprende circa 720 chilometri, e si snoda per le belle strade lombarde da Cremona per Codogno, Pavia, Milano, Sesto Calende, Besozzo, Caviglioglio, Valganna, Varese, Como, Lecco, Sondrio, Aprica, Edolo, Breno, Giogo della Presolana, Clusone, Bergamo, Rovato, Brescia,

Montichiari, Gaceto, Mantova, Piacenza, Palvareto, Cella Dati, Cremona.

Numerosissimi, sin dal primo momento, gli iscritti. E fra essi, alcuni fra gli organizzatori. Tra i primissimi, l'on. Roberto Farinacci e l'on. Giuseppe Moretti.

Quando il Prefetto di Cremona comm. Cambiaggio ha dato, alle ore 20 del 20 lu-

gale si prevedeva e quale dava diritto di attendere la precisa e paziente preparazione. Lungo il percorso molta folla e molto entusiasmo. Le strade in ottime condizioni hanno favorito la gara.

A Milano, nella notte, vi era molta attesa per l'arrivo dei concorrenti. Il passaggio per la capitale lombarda è stato aperto da Mariani, alle 22,15, al comando del gruppo delle vetture da 1100 cmc. Alle 0,10 gli onorevoli Farinacci e Moretti giungono, insieme, accolti assai festosamente. All'onorevole Farinacci è stata consegnata dal gr. uff. Mereanti, a nome dell'A. C. di Milano una medaglia d'oro.

Al traguardo di San Sigismondo altra folla plaudente. I primi arrivi si sono avuti verso le undici e sono proseguiti fino a tardi. Cappelli di Milano ha sostenuto una magnifica prova abbordando per primo il tratto cronometrato e finendo in testa al traguardo di arrivo, dove il prefetto di Cremona era a ricevere i forti automobilisti.

Dopo Cappelli, ecco Mariani, dopo sette minuti, ecco Gusmaroli, Lamperti, Tremoli.

Una folla enorme attende all'Aprica di dove i corridori si lanciano su Edolo. Il concorrente Beretta, sulla 1500 Alfa, munita di turbo compressore, segna il miglior tempo della giornata con un 25' 34" 2/5 - media 68-499. A Edolo, però l'audace concorrente comasco ha sbandato, mettendo fuori uso la macchina, rimanendo, però, fortunatamente incolume.



L'on. Roberto Farinacci assiste alla verifica delle macchine

glio il via alla prima macchina, ben cinquanta altre attendevano impazienti lo stesso segnale. Le partenze si sono svolte individualmente, cominciando dalle classi di minor cilindrata.

Quando sono partiti gli onorevoli Farinacci e Moretti, l'uno a bordo della sua nuova O. M. Mille Miglia, due litri, l'altro, con la rossa Alfa Romeo 1750 un applauso caloroso li ha salutati.

Erano ammesse le vetture della categoria Sport suddivise in due gruppi, secondo la cilindrata. Il regolamento consentiva le seguenti velocità: per le cilindrata di 1100 cmc. minima di 40 km. e massima di 43 all'ora; per le 1500, minima 43 e massima 45 km.; per le oltre 1500, minima di 45 e massima di 48 km.

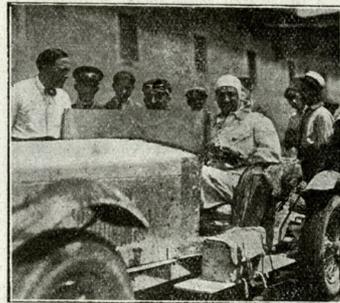
Per il gruppo delle 6 cilindri e più, le velocità erano elevate da 43 a 47 km. per le vetture fino a 1500 cmc. e da 47 a 50 km. per quelle oltre le 1500 cmc.

Per la classifica era stabilito che il concorrente che avesse superato la media massima stabilita sarebbe stato classificato al tempo massimo segnato per la sua classe, con esclusione dalla classifica se avesse superato di oltre 5 chilometri orari la media massima stabilita. Durante la corsa funzionava un controllo segreto, in modo che il percorso è stato diviso in due.

Il successo della manifestazione è stato

Fra le 1100 il miglior tempo è quello di Gilera in 30' 33" 4/5, seguito nell'ordine da Premoli, Mariani e Zena. Fra le 1500 a 4 cilindri primeggia Pavesi sulla Ceirano con 33' 42" 4/5, seguito da Villa, Lavelli, Scalmana; oltre il litro e mezzo 4 cilindri abbiamo il 29' 3" 2/5 di Beretta, seguito da Buzio, Pagani, Restelli, Longari, tutti su Lancia Lambda.

Con Beretta I. le sei cilindri (1500 cmc.)



Mario e Alfredo Gerevini fotografati all'arrivo a Cremona, mentre parlano con il nobile Camillo Biazzì Vergani

MIXTROL

l'insuperabile olio incombustibile che si miscela alla benzina

Poche gocce di MIXTROL per la lubrificazione delle valvole e della parte superiore dei cilindri. Economizzerete benzina, eliminerete il pericolo di grippaggi, eviterete l'eccessivo riscaldamento del motore

AGENZIA GENERALE ITALIANA DEL MIXTROL
TORINO (118) - Via Assietta, 1 - tel. 45-911

ERMES

AUTOMOBILISTI!

L'ERMES, (Assicuratrice Ufficiale del R. A. C. I.) lancia due nuove forme di assicurazione relative alle sole autovetture adibite ad uso privato: **Superpolizza "ERMES"**, a) Polizza "A.", comprendente tutti i rischi e precisamente: Infortuni personali - Assicurazione responsabilità civile verso terzi - Spese mediche - Spese di trasporto - Assistenza legale - Danni accidentali - Incendio e furto.

Le garanzie sono illimitate per quanto riflette il rischio responsabilità civile e sino al valore dell'autovettura per quanto si riferisce ai danni della stessa.

b) Polizza "B.", Responsabilità civile e garanzia illimitata, comprendente questo solo rischio, senza nessun limite nelle garanzie da parte della Società.

Mutua Assicuratrice fra i Proprietari ed Esercenti Automobilisti
SEDE IN GENOVA - Via Roma, 9