



ESCE LA DOMENICA

C. C. POSTALE

ABBON. ANNUO L. 25

# RACI



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

SETTIMANALE DELL'AUTOMOBILISMO ITALIANO

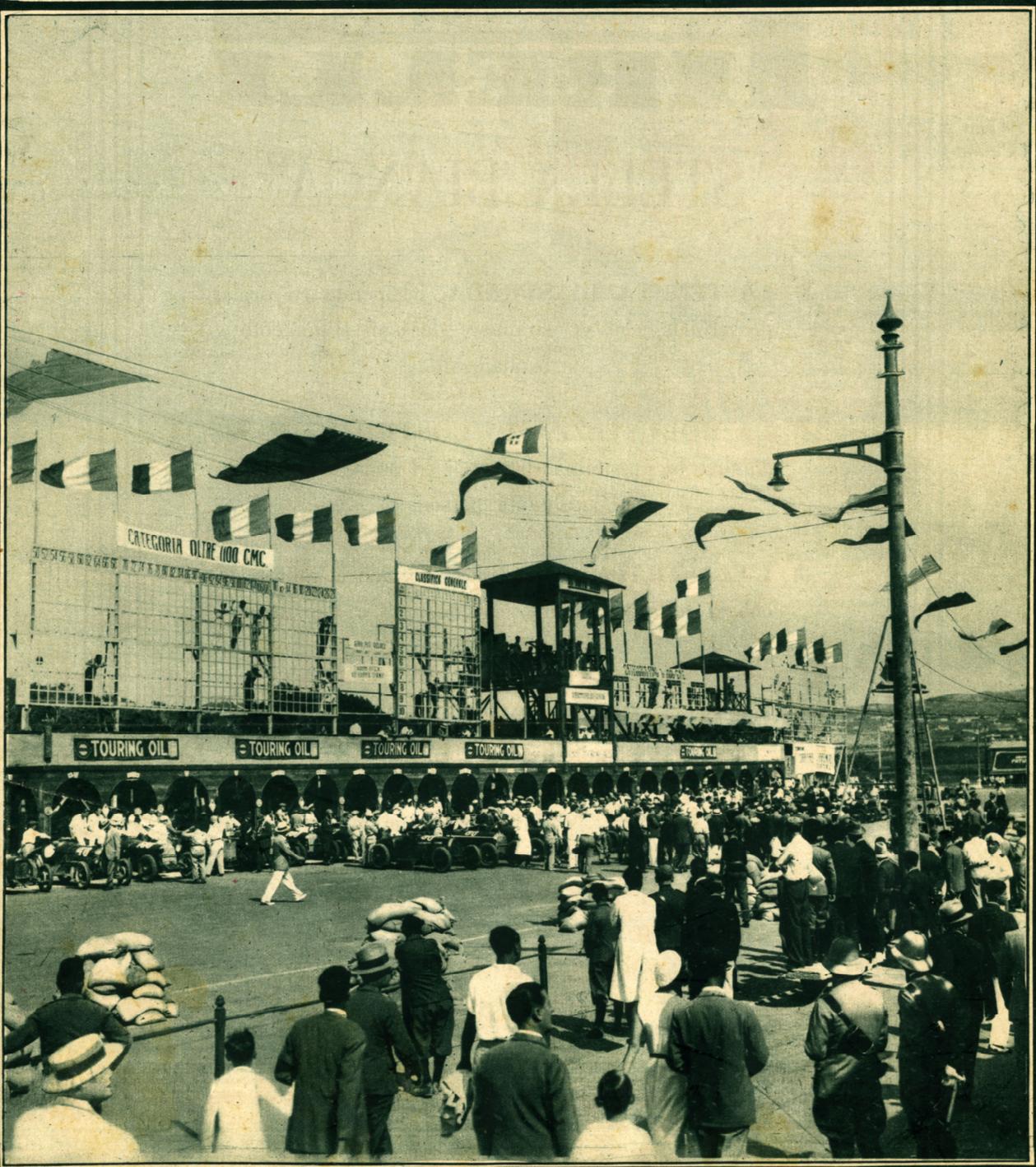
UN NUMERO L. 0.50

DIREZIONE - REDAZIONE - AMMINISTRAZIONE  
ROMA - VIA PO, 14 - TEL. 85-851

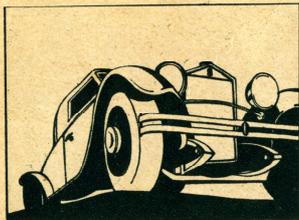
9 AGOSTO 1931-IX - N. 32 - ANNO V

PUBBLICITÀ

ROMA - VIA PO, 14 - Tel. 85-852  
MILANO - VIA SENATO, 2 - Tel. 71-485

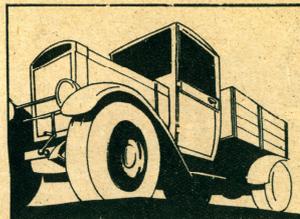


Fra lieto garrire di bandiere ed entusiasmo di folla sta per iniziarsi, vertiginosa, la XI Coppa Ciano vinta da Nuvolari su "Alfa Romeo".



# R.A.C.I.

SETTIMANALE UFFICIALE  
DEL REALE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA



## Nuvolari su Alfa Romeo trionfa nella Coppa Ciano

Chiron secondo - A Varzi il giro più veloce - Premoli vince la 1100 cmc.

Il Circuito del Montenero, severo, tortuoso, moventesi in infinite curve su per l'erta del monte, giù per ripidi discese, lungo la rocciosa costa strapiombante sul mare, lussureggiante di profumata e verde flora, ha avuto, domenica scorsa, una fioritura davvero insolita: oltre centomila persone convenute da ogni parte per assistere alla XI Coppa Ciano, gara automobilistica internazionale e di campionato italiano, che si annunciava affascinante perché vedeva ancora di fronte, su un percorso terribilmente selezionatore, gli eterni emuli del Campionato 1931: Alfa Romeo, Bugatti e Maserati: Fagioli, Nuvolari e Varzi. E di fronte, su un circuito che sembra creato, a bella posta, per mettere in evidenza le doti tecniche delle macchine e la virtuosità di guida dei piloti.

Fra le centomila e più persone che hanno assistito alla XI Coppa Ciano, moltissime autorità, fra le quali S. E. il Ministro delle Comunicazioni conte Costanzo Ciano di Cortelazzo, con la consorte contessa Carolina, S. E. il generale Teruzzi, Capo di Stato Maggiore della Milizia Nazionale; i sottosegretari alle Comunicazioni on. Pennavaria, Pierazzi e Cao; l'on. Lando Ferretti capo dell'Ufficio stampa del Capo del Governo; S. E. l'on. prof. Martelli, il Prefetto S. E. Giovara con la gentile signora; il Podestà di Livorno conte cav. di gran croce avv. Marco Tonci Ottieri della Ciaia con la contessa Maria, il Presidente della Commissione Sportiva del R.A.C.I. gr. uff. Vincenzo Florio, il Comandante della Divisione gen. Stringa, il vice podestà colonnello comm. Carlo Senese Santoponte, il Preside della Provincia gr. uff. avv. Angelo Bonichi con la figlia signora Lanza, il Segretario Federale comm. avv. Cempini Meazzuoli con le gentili signora e signorina, il marchese Dino Perrone Compagni, il console generale comm. avvocato Trigali-Casanova, vice presidente del Tribunale Speciale, il console generale comm. Guidotti capo del XX Gruppo di Legioni, il console cav. uff. Campini comandante l'88ª Legione Milizia volontaria Sicurezza Nazionale, il Console Dino Rimediotti, capo di S. M. del

la Milizia Portuale, il Segretario della Federazione fascista di Firenze dott. Pavolini e molte altre che sono state ricevute dal Presidente e dagli altri dirigenti dell'A. C. di Livorno perfetto organizzatore della prova che ha avuto un successo grandioso, unanimamente e vivamente da tutti elogiato.

Oltre quaranta concorrenti hanno iniziato la corsa per la quale le partenze sono state date dalla signorina Livia Cempini Meazzuoli, figlia del Segretario federale.

La lotta si è subito delineata vivacissima e con essa, il netto predominio degli uomini più valenti e delle macchine migliori che hanno

potuto immediatamente emergere, date le caratteristiche del circuito.

Il record sul giro che apparteneva a Nuvolari con 14'38"2/5 è irrimediabilmente crollato e nelle primissime posizioni si sono subito trovati, a trascurabile distacco l'uno dall'altro. Varzi, Nuvolari, Fagioli, Chiron, Campari nelle grosse cilindrate, Premoli e Ferrari nelle 1100 cmc. Con il ritmo violento di gara incomincia anche, subito, la selezione, e rapidamente molti concorrenti sono costretti al ritiro, assottigliando le file.

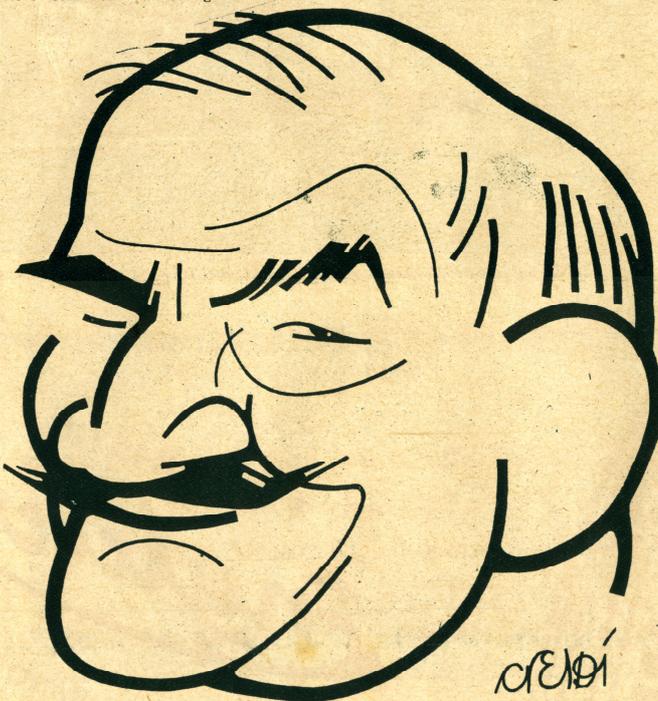
Varzi e Nuvolari rinnovano l'epico duello dello scorso anno che tiene la folla sospesa e tormentosamente ansiosa. Fra i due, Fagioli e Chiron si profilano minacciosi.

Ma Varzi viene tradito dai pneumatici e perde del tempo prezioso. Nuvolari assume decisamente il comando della corsa veloce, guidando con quella foga e quella irruenza che lo hanno reso l'idolo delle folle.

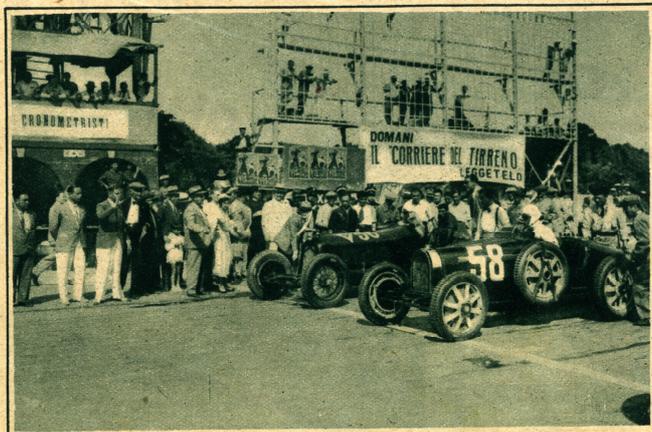
Chiron, visto che altri incidenti di pneumatici hanno fortemente ritardato Varzi, mettendolo nella impossibilità di poter aspirare il primo posto, forza l'andatura. Il perfetto stilista francese poco conosce il percorso, ma la sua guida impeccabile lo serve a meraviglia. Riesce a tallonare Nuvolari, poi a minacciarlo assai da vicino, a pochi secondi. Migliaia, decine di migliaia di spettatori assistono alla lotta pericolosa, fremendo per il circuito difficilissimo. Ma Nuvolari non cede, e con un ultimo, vertiginoso, temerario guizzo finale taglia vittoriosamente il traguardo tra il delirante entusiasmo della folla che si ripaga della trepida ansia sopportata con una ovazione al Campione invito che ha conquistato alla Alfa Romeo ed all'Italia un nuovo trionfo.

Nuvolari viene molto complimentato dalle autorità presenti, e in special modo da S. E. Ciano, mentre irrompe sul traguardo Chiron, secondo a soli 43"4/5 di distacco dal vincitore.

Anche al campione francese va l'applauso caldo e cavalleresco dei presenti, applauso che diventa esaltazione quando Nuvolari e Chiron la cui ardente contesa è delineata dal bre-



S. E. Ciano, l'Eroe di Buccari, è visibilmente soddisfatto dell'esito della corsa di Livorno.



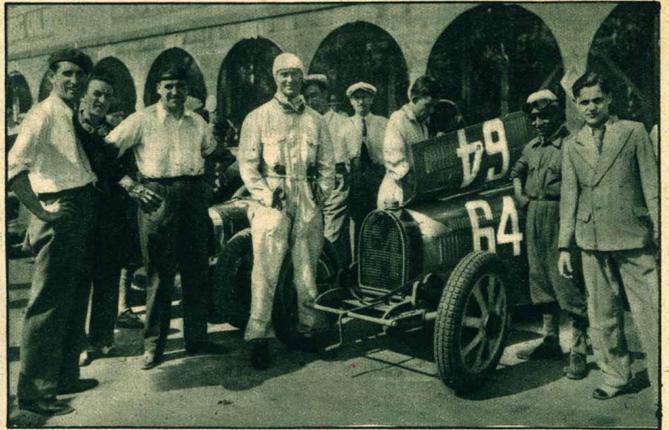
L'allineamento dei concorrenti in attesa del «via».



Tazio Nuvolari e la fida Alfa Romeo 2500.



Centomila persone hanno assistito alla entusiasmante disputa della Coppa Ciano.



Il virtuoso Chiron in attesa di portarsi in linea.

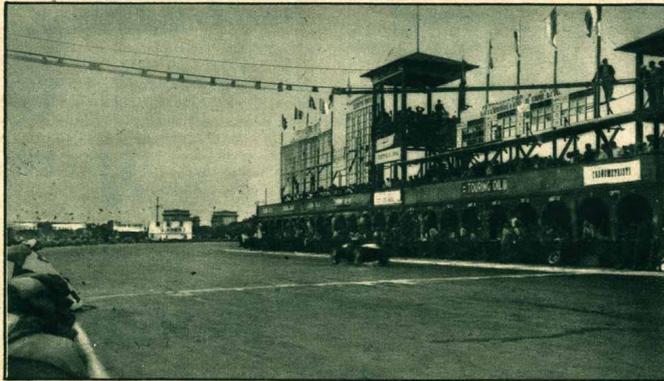
vissimo distacco che li separa in classifica, si abbracciano, commossi entrambi.

Ottimo terzo giunge Fagioli con la Maserati 2800 che ha compiuto, con la veloce macchina bolognese, una corsa da gran campione.

E gli applausi si ripetono, ancora, al suo arrivo, al giungere di Campari che pilota l'Alfa 3500 cmc. che ha retto il duro collaudo e che appare, quindi, a punto, e quando taglia il traguardo lo sfortunato Varzi che contro la sfortuna ha voluto dare nuova prova della sua valentia di guida stabilendo il nuovo record sul giro.

Nella 1100 cmc., egualmente, lotta ardentissima tra Premoli su Salmson e Ferrari su Talbot. Premoli, dopo aver tenuto il comando per molti giri è costretto ad arrestarsi per cambio di candele, e Ferrari passa al primo posto.

Ma il giovane lombardo si riprende vertiginosamente e, agli ultimi metri, piomba sul rivale.



Ordine perfetto sul circuito, mentre Nuvolari passa velocissimo.

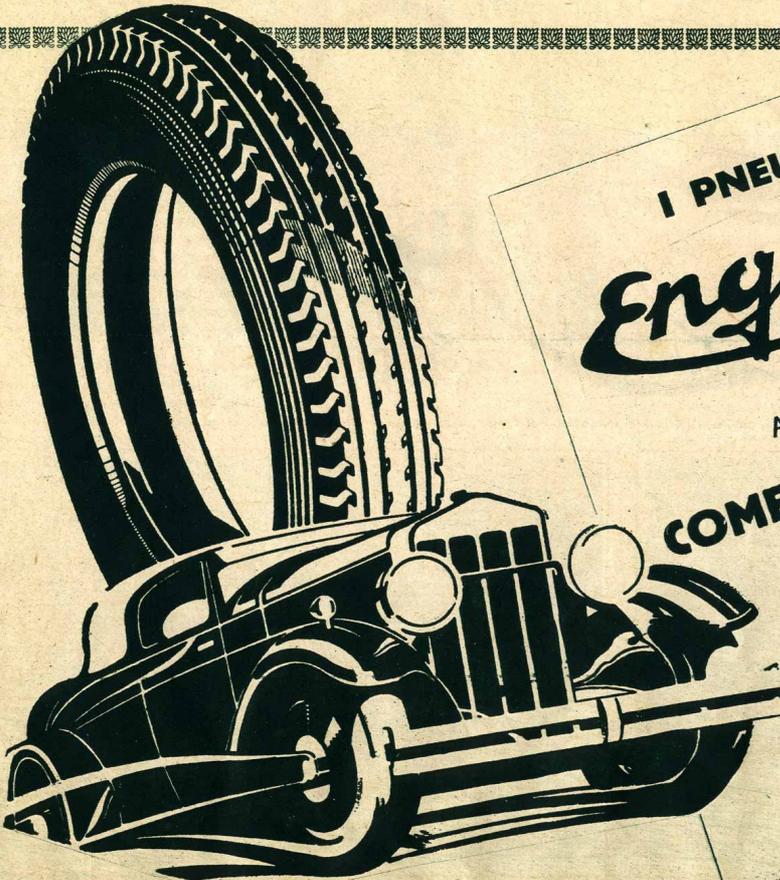
Mentre lo oltrepasso, le macchine si urtano, paurosamente, ma, per rara fortuna, senza conseguenze. Entrambi continuano e Premoli taglia per primo il traguardo con il distacco assolutamente minimo di 2<sup>1</sup>/<sub>3</sub> che fa accumulare i due nell'ordine del trionfo. A Premoli invece, il pieno onore del giro più veloce.

Veramente brillante, nella 1100 cmc., la corsa di Matrullo che con grande audacia e sicurezza di guida ha supplito alla netta inferiorità del suo mezzo meccanico.

La XI Coppa Ciano, splendidamente riuscita, ha confermato ancora una volta le sue caratteristiche di gara severa e selezionatrice. Soltanto il 30 per cento, circa, dei partiti si è classificato.

E dopo il trionfale esito della XI Coppa Ciano la lotta per il Campionato è più che mai aperta: Alfa e Maserati, Nuvolari e Varzi hanno lo stesso numero di punti.

Il Circuito del Montenero ha avuto il vanto di portare il più alto grado di equilibrio e di



I PNEUMATICI

**Englebert**

ASSICURANO:

**COMFORT**

**SICUREZZA**

**ECONOMIA**

AGENZIA ITALIANA PNEUMATICI  
"ENGLEBERT" - G. GÉRARD

MILANO - Via Mercadante, 17

Via Goito, 12 - TORINO

passione la disputa del campionato, alla Coppa Acerbo il compito di definirlo.

LA CLASSIFICA

Classe oltre 1100 cmc.

1. Tazio Nuvolari (Alfa Romeo) che compie 10 giri, pari a km. 200, in ore 2.23'40"4/5, alla media di chilometri 83,518.
2. Chiron (Bugatti) in ore 2.24'24"3/5;
3. Fagioli (Maserati) in ore 2.26'48"2/5;
4. Campari (Alfa Romeo) in 2.27'27" 2/5;
5. Varzi (Bugatti) in 2.28'56"2/5;
6. Cortese (Alfa Romeo), 2.33'32"; 7. D'Impolito (Alfa Romeo), 2.38' 39"; 8. Taruffi (Itala) in 2.39'19"2/5; 9. Castelbarco (Bugatti), 2.39'36"2/5; 10. Carraroli (Alfa Romeo), 2.42'2"2/5.

Giro più veloce: il nono di Varzi in 14"0" e 3/5 alla media di km. 85.652 (récord).

Ritirati: Biondetti al 10. giro; Chersi al 10. giro; Janock al 10. giro; Ruggieri al 10. giro; Severi al 1. giro; Bertolucci al 7. giro; Gazzabini al 6. giro; Giuliali al 1. giro; Catulani al 5. giro; Borzacchini al 2. giro; Klin-



Nuvolari viene complimentato da S. E. Ciano e da tutte le altre Autorità presenti.

gei al 1. giro; Boni al 10. giro; Di Vecchio al 1. giro; Calzolari al 5. giro; Cerami al 2. giro; Minozzi al 4. giro; Romani al 6. giro.

Classe fino a 1100 cmc.

1. Premoli Luigi (Salmson) che compie gli otto giri pari a km. 160 in ore 2.14'3"2/5; alla media di km. 71.632.

2. Ferrari (Talbot) in ore 2.14'5" 3/5;
3. Matrullo (Salmson) in 2.16'39" 4/5;
4. Pratesi (Salmson) in 2.16'55";
5. Cioni (Fiat) in 2.27'51".

Giro più veloce: il settimo di Premoli in 16"14" alla media di km. 73.922 (récord).

Ritirati: Casali al 6. giro; Lorenzoni al 1. giro; Savelli al 4. giro; Terigi al 6. giro; Platé al 3. giro; Giorgi al 2. giro; Arsiello al 1. giro; Jeroniti al 3. giro; Rossi al 5. giro.

Il Raduno di Postumia rinviato

L'Automobile Club di Trieste ha ritenuto opportuno di rinviare ad epoca da destinarsi il raduno automobilistico che doveva aver luogo ad Aquileja-Postumia-Caccia.

# L'arrivo a Torino dei concorrenti alla Coppa delle Alpi



(Foto reportage comm. Gherlone - Torino) Una Mercedes all'arrivo.

partite, 55 hanno raggiunto Saint Moritz. Delle macchine giunte, 40 sono state penalizzate per i ritardi subiti specialmente sul tratto cronometrato di 18 chilometri da Comagol al Giogo dello Stelvio. Così soltanto 15 concorrenti sono rimasti senza penalità; e fra essi due concorrenti italiani, l'avv. Foligno di Milano e l'avv. Adorno di Venezia. L'avv. Foligno, alla guida di una Alfa 1750, e l'avvocato Adorno, con una O.M. Mille Miglia, si sono trovati quindi, al compimento della seconda tappa primi a pari merito con altri 13 concorrenti, avendone inoltre distanziati altri

quaranta. Assai brillante è stata pure la gara di una Lancia Lambda guidata dallo studente olandese E. H. Scholten; ed eccellente prova hanno dato il giornalista Symons, dell'A. C. di Svizzera e W. Delmar, che pilotava una Mercedes.

Le macchine che hanno partecipato alla terza tappa — la quale si svolgeva per grandissima parte in territorio italiano, da St. Moritz a Torino, dopo aver compiuto i km. 467.700 della zona montagnosa dei laghi di Como e Maggiore e del Biellese.



(Foto reportage comm. Gherlone - Torino) Il ricevimento a Palazzo Madama, a Torino, in onore dei concorrenti.

quaranta, alle ore 16.25, il n. 5, Donald Healey su «Invicta» appartenente al primo gruppo, quello cioè comprendente le macchine di cilindrata superiore ai 3000 cmc. Dopo di Donald Healey, a brevi intervalli e mentre cadeva la pioggia, giungevano allo Stadio tutti gli altri concorrenti; l'ultimo di essi, L. von Raffay, al volante di una «Hanomag» di 1100 cmc. di cilindrata, passava sotto lo striscione di arrivo alle ore 18.36.

Tutti i concorrenti partiti da St. Moritz hanno raggiunto Torino nei limiti massimi di tempo prescritti dal regolamento e cinquanta di essi hanno terminato la tappa primi ex-aequo, senza punti di penalizzazione, cioè che prova la relativa facilità della tappa.

Durante questa terza tappa la O.M. dell'avvocato Adorno ha avuto due forature; l'Alfa dell'avv. Foligno ne ha avuto una. Data però la non eccessiva velocità imposta dal regolamento — media dai 35 ai 40 km. orari — quasi tutti hanno potuto recuperare il tempo perduto, e raggiungere il traguardo di Torino senza alcun punto di penalizzazione.

Ai concorrenti, all'arrivo, è stato offerto un rinfresco sul posto, ed una brochure «Il Piemonte Turistico», in quattro lingue, edito dal Consiglio Provinciale dell'Economia; ed una medaglia ricordo di bronzo, artistico dono of-



(Foto reportage comm. Gherlone - Torino) Gli arrivi a Torino.

MENTRE andiamo in macchina la Coppa Internazionale delle Alpi, la grande manifestazione di durata e di resistenza per vetture da turismo di serie, indetta in comune dagli Automobili Clubs di Germania, di Francia, d'Italia, d'Austria e di Svizzera, volge al suo termine. Sessantadue concorrenti, in maggioranza tedeschi — ma fra i quali non manca una bella rappresentanza di macchine e di piloti italiani — hanno preso il «via» il 31 luglio per compiere la prima tappa sul percorso Monaco-Innsbruck, di km. 346,5.

Superato Partenkirken, traversato il difficilissimo passo di Flexen e quello dell'Alberz, gli automobilisti sono scesi nella vallata dell'Inn, ed hanno raggiunto Innsbruck, metà della prima tappa, senza notevoli avvenimenti, se si eccettuò l'esclusione di un concorrente, e la penalizzazione di altri partecipanti, fra i quali Porter, che guidava una Riley, e Martin, che pilotava una Hillmann-Wizard.

La seconda tappa si è effettuata sabato 1. agosto, e in essa — che si svolgeva da Innsbruck a Saint Moritz — gli automobilisti, per il Brennero, Vipiteno, Passo Giovo, Merano, hanno attraversato territorio italiano. Data la scalata allo Stelvio, e superati i più alti passi del Cantone dei Grigioni, delle 61 macchine

per il servizio di custodia delle macchine.

A ricevere i concorrenti — all'ingresso principale dello Stadio — erano il comm. Di Miceli, Direttore generale dell'A. C. di Torino; il cronometrista cav. Chiappella e i dirigenti dell'A. C. T. Tagliava per primo il traguardo, alle ore 16.25, il n. 5, Donald Hea-

ley su «Invicta» appartenente al primo gruppo, quello cioè comprendente le macchine di cilindrata superiore ai 3000 cmc. Dopo di Donald Healey, a brevi intervalli e mentre cadeva la pioggia, giungevano allo Stadio tutti gli altri concorrenti; l'ultimo di essi, L. von Raffay, al volante di una «Hanomag» di 1100 cmc. di cilindrata, passava sotto lo striscione di arrivo alle ore 18.36.

Tutti i concorrenti partiti da St. Moritz hanno raggiunto Torino nei limiti massimi di tempo prescritti dal regolamento e cinquanta di essi hanno terminato la tappa primi ex-aequo, senza punti di penalizzazione, cioè che prova la relativa facilità della tappa.

Durante questa terza tappa la O.M. dell'avvocato Adorno ha avuto due forature; l'Alfa dell'avv. Foligno ne ha avuto una. Data però la non eccessiva velocità imposta dal regolamento — media dai 35 ai 40 km. orari — quasi tutti hanno potuto recuperare il tempo perduto, e raggiungere il traguardo di Torino senza alcun punto di penalizzazione.

Ai concorrenti, all'arrivo, è stato offerto un rinfresco sul posto, ed una brochure «Il Piemonte Turistico», in quattro lingue, edito dal Consiglio Provinciale dell'Economia; ed una medaglia ricordo di bronzo, artistico dono of-

**Il sistema di accensione mediante batteria e distributore (spinterogeno), preferito oggi da molti costruttori, è per alcuni riguardi utile e vantaggioso. Ma esso richiede sempre una Batteria di qualità, sicura, generosa, tecnicamente perfetta, costruita con materiali di primissimo ordine. Quindi è necessaria una Batteria Scaini.**