

RACI

119
settimanale del motore dello sport e del turismo



Il suggestivo incantevole panorama dell'Ardenza - dove si svolgerà il XV Gran Premio d'Italia e XVII Coppa Ciano - visto dal Montenero

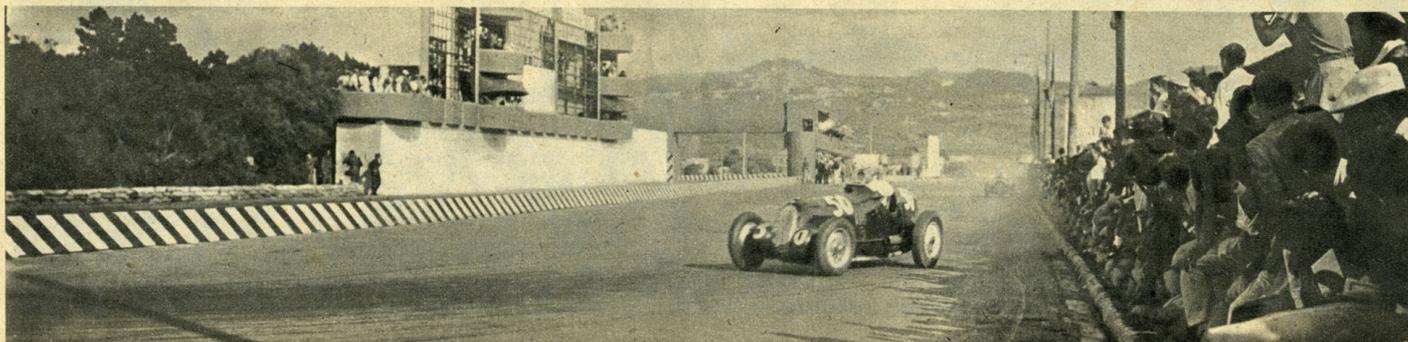
DIREZIONE
REDAZIONE
E AMMINISTRA-
ZIONE: ROMA
- VIA PO, 14 -
TELEFONI
850.851 - 850.852
850.853 - 850.854
ABBONAMENTO:
ITALIA, IMPERO
E COLONIE: L. 25
- UN NUMERO
CENTESIMI 50

RACI

settimanale del motore dello sport e del turismo

CONCESSIONARIA
ESCLUSIVA
DELLA PUBBLICITÀ:
UNIONE
PUBBLICITÀ
ITALIANA - SE-
DE CENTRALE:
MILANO - PIAZZA
DEGLI AFFARI
- PALAZZO DELLA
BORSA - (SUCCUR-
SALI ED AGENZIE
IN TUTTA ITALIA)

L'Auto è la macchina del nostro tempo. La macchina tipo del nostro periodo di civiltà. È lo strumento che moltiplica, attraverso lo spazio, le nostre possibilità di vita. MUSSOLINI



VIGILIA DI GRAN PREMIO XV TRIONFO DELLA MONTENERO-CIANO

La «X Montenero-Ciano», disputata nel 1930, vinta da Fagioli (il terzo incomodo tra due litiganti: Nuvolari e Varzi) ebbe una larga eco di commenti sulle colonne dei giornali politici e sportivi, di tutta Italia. E non si faceva solo del «colore» attorno alla gara livornese, che dopo essersi guadagnata la simpatia degli appassionati, occupava ora, per quel suo tracciato tutto dislivelli e sinuosità, l'attenzione dei tecnici, primo fra tutti Vittorio Jano, il geniale progettista dell'Alfa, che amava seguire il veloce carosello dal «Paradiso» o dal «Castellaccio». E fu da quell'epoca, se la memoria non ci tradisce, che Quercianella cominciò ad ospitare, nella stagione... morta, gli «alfisti» che avevano «scoperto» nel «Montenero» un banco di prova ideale.

La corsa livornese che aveva ormai il suo pubblico e che poteva contare su un'ottima stampa, svelti e migliorò la sua organizzazione che, dopo aver riscosso il plauso dei più noti esperti italiani, fu spesso citata di esempio agli organizzatori di altre importanti prove nazionali. Con due infaticabili lavoratori come Emanuele Tron e Gino Giubbilei; con dei collaboratori del valore di Alberto Filippi (l'attuale Direttore della locale Sezione del R.A.C.I., ch'è sulla breccia dal 1927) con Falleni, Torelli e Poggiarelli, magnificamente assecondati da altri sportivi di provata capacità, il delicato meccanismo della «Ciano» si metteva in azione con facilità e funzionava con ammirevole scorsevolezza.

1931 — La gara acquista un particolare carattere di internazionalità per la presenza di Chiron. E' la prima volta che una Bugatti prende il «via» guidata da un corridore straniero. Di Bugatti ne abbiamo contate parecchie in dieci anni, ma avevano sempre a bordo degli italiani. La difesa dei colori francesi è affidata, oltre che a Chiron, a Varzi e Castelbarco. La presenza dell'uomo di punta della Bugatti viene a conferire nuovo lustro alla nostra gara. Negli al-

lenamenti Chiron ha abbordato le curve con tanta precisione e ha manovrata la sua vettura con tanta sicurezza, che i sostenitori di Nuvolari cominciano a vederli poco chiaro.... La corsa ha uno svolgimento elettrizzante. Il duello tra Nuvolari e Chiron solleva ondate di entusiasmo. I due, tallonati da Varzi, Fagioli e Campari, compiono, in curva, delle vere e proprie acrobazie. Sotto la mano di Chiron e di Varzi le manegge-

dace dei corridori italiani si è imposto al più stilista dei piloti stranieri.

1932 — Il successore di Chiron nel «Gran Premio di Monaco», il «dominatore del Circuito delle Madonie, il vittorioso di Monza e di Reims, breve, Tazio Nuvolari, è il degno primo classificato nella «XII Montenero-Ciano». E' ancora il binomio Nuvolari-Alfa che si impone alla folla sportiva; è ancora «Nivola» che pilotando la 2700 cmc. ha

pari, che completa la spettacolosa vittoria, con un particolare caldo, vibrante applauso. Come a Reims, come al Nurburg Ring, le Alfa occupano alla «Ciano» le prime tre posizioni. Ma gli appassionati, che si contano a decine di migliaia, non hanno dimenticato, nella clamorosa affermazione dell'industria italiana, uno sfortunato, Achille Varzi, che con un mezzo meccanico inferiore (il «galliatese» corre con una Bugatti) ha esaurientemente dimostrato il suo grande valore.

1933 — Nel campo internazionale degli sports meccanici si accendono le discussioni per una macchina, la Maserati tre litri, che presentata dallo sfortunato Sommer al «Gran Premio di Tunisi» è stata poi affidata a Nuvolari. Il mantovano torna alla «Ciano» quando non si è ancora spenta l'eco del suo trionfo nel secondo Gran Premio della stagione, quello del Belgio, disputato sul circuito di Francorchamp. E i fratelli Maserati, assidui della prova livornese, che da tempo hanno compreso come il Montenero sia il più severo tra i circuiti misti italiani, hanno inviato a Livorno anche il loro ultimo modello, la due litri, che viene affidata ad un uomo di indubbio valore: Campari. I colori dell'Alfa Romeo sono difesi da Borzacchini, Brivio, Tadini, Taruffi e Fontana. Nuvolari, che nella precedente edizione aveva vinto con l'Alfa monoposto, fa crollare, con la Maserati, fin dai primi giri, ogni primato. Nuvolari, in mancanza di avversari — il mantovano si classificherà primo con 8'21" di vantaggio sul secondo ch'è Brivio — ingaggia un entusiasmante duello col cronometro.... Dietro Brivio si classifica Campari. I costruttori bolognesi possono esser soddisfatti. La 2000 cmc. ha battuto numerose macchine di maggiore cilindrata. Dalla Villa di Castel d'Oreto, sul Castellaccio, hanno assistito allo svolgimento della «Ciano» le Loro Eccellenze il conte e la contessa Calvi di Bergolo, che faranno pervenire poi agli organizzatori il loro plauso per la perfetta organizzazione.

Il prossimo numero del "Raci" sarà di 32 pagine e sarà dedicato alla massima manifestazione automobilistica italiana, il XV GRAN PREMIO D'ITALIA E XVII COPPA CIANO che si disputerà domenica prossima 12 Settembre sul Circuito dell'Ardenza a Livorno

voli Bugatti due litri fanno prodigi. Varzi stabilisce il miglior tempo sul giro alla media di km. 85,652; il mantovano si batte come un leone e Campari, il popolare «negher», gli tiene bordone infilando i giri con una regolarità che sbalordisce. Nell'ultima parte della gara Nuvolari riesce ad acquistare un netto vantaggio su Chiron, che si classifica secondo. Terzo è Fagioli, su Maserati, quarto Campari, quinto Varzi. Il più au-

conquistato pubblico e competenti per l'audacia della guida e la potenza del mezzo meccanico.

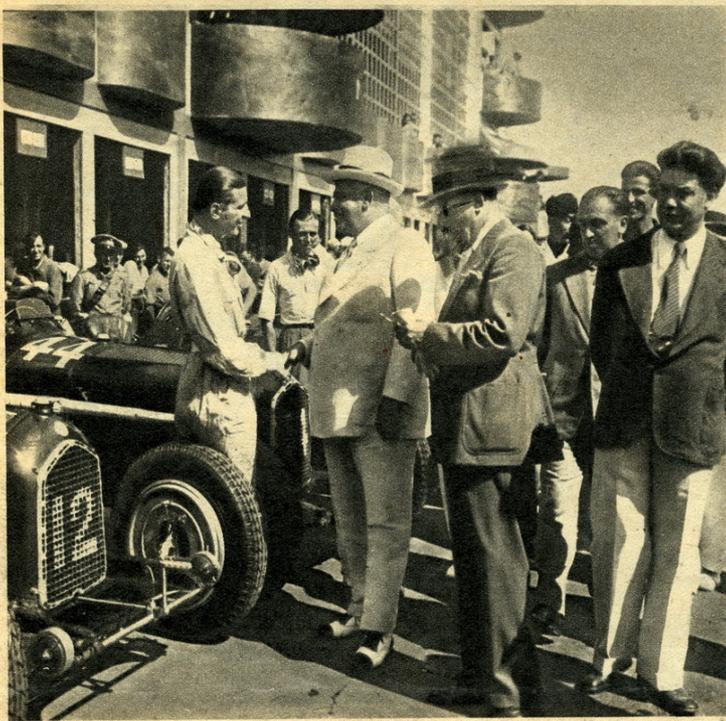
Le rosse macchine italiane hanno ottenuto a Livorno qualche cosa di più di una vittoria: è il trionfo. E la moltitudine, che ha seguito con crescente interesse il rincorrersi delle vetture della grande casa milanese, che ha assistito con trepidazione al duello Nuvolari-Borzacchini, ha accolto l'arrivo di Cam-



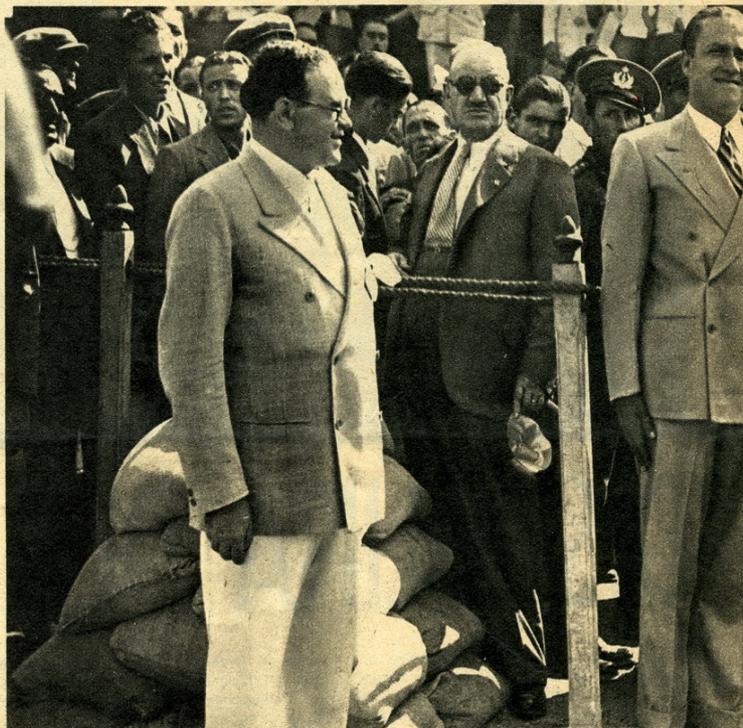
Il compianto Moll, nella XV Montenero - Ciano, arrivato brillantemente secondo a 9' da Varzi. - In secondo piano, Farina.

(Continua a pagg. 8-9)

VIGILIA DI GRAN TRIONFO DELLA MOLL



S. E. Costanzo Ciano stringe la mano al conte Trossi.



S. E. Costanzo Ciano e il figlio conte Galeazzo, coi dirigenti

Sette edizioni, sette superbe vittorie dello sport a
d'Italia - Ricordo degli scomparsi, che incisero i

Continuazione dalla pag. 3)

1934 — La Scuderia Ferrari presenta agli sportivi toscani il più giovane dei suoi piloti, l'algerino Moll, che con Varzi, Trossi e Farina formerà la squadra degli «alfisti». Nuvolari, con una gamba ancora irrigidita per una recente ferita, piloterà la *Maserati* tre litri.

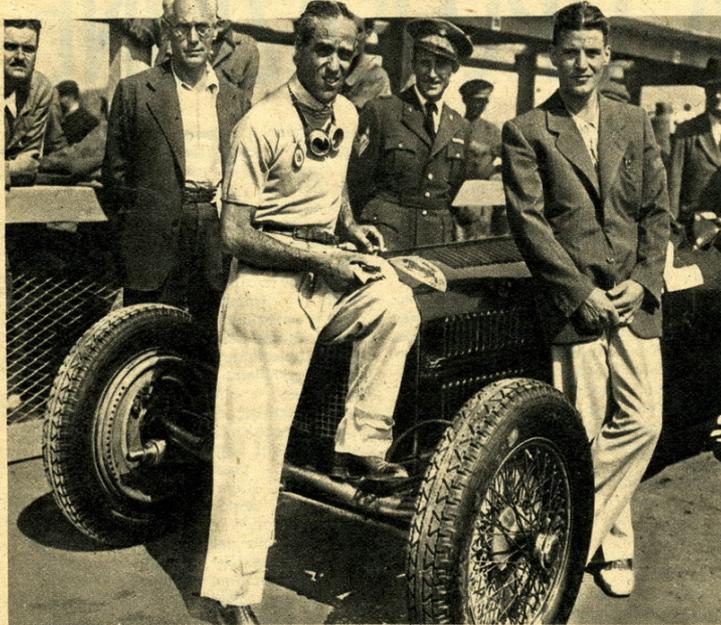
Al previsto duello tra Nuvolari e Varzi porta un formidabile contributo Moll. Si era detto che questo giovanissimo asso del volante non si sarebbe trovato a proprio agio su un circuito misto, irto di difficoltà, come quello del Montenero; e invece l'algerino si dimostra un avversario di primissimo piano. Nuvolari è attaccato a fondo da Moll e il mantovano, che non può ottenere, per l'indurimento dello sterzo, l'abituale maneggevolezza dalla sua macchina, fa miracoli in curva per cercar di mantenere il lieve vantaggio su un così tenace e bravo rivale. Lentamente, ma inesorabilmente, Moll avanza; ma quando si ha l'impressione che l'algerino abbia conquistata la vittoria, ecco Varzi che, con un fantastico ritorno, si classifica primo distaccando Moll di soli nove secondi. Nuvolari è terzo.

1935 — Tazio Nuvolari è il gran favorito della quindicesima edizione. A Brivio e Dreyfus il compito di far cam-

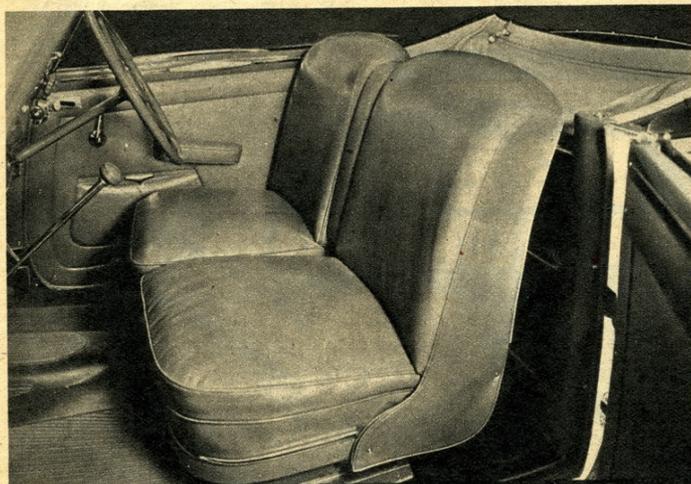
minare... svelto il caposquadra. La nota saliente della gara è questo: nel 1934, malgrado la furiosa lotta scatenata da Moll e Varzi contro il mantovano, non è stata migliorata né la media sul percorso totale, né il «tempo» sul giro. Quest'anno verranno invece demoliti tutti i precedenti primati ad opera, naturalmente, di Nuvolari che in mancanza di avversari capaci di impegnarlo a fondo, ha ripreso, come nel 1933, a lottare contro il cronometro. Al termine della gara, che ha avuto ventotto partenti e tredici arrivati, Nuvolari ha realizzato la media di km. 88,808, percorrendo il giro in 13'15" 4/5, media chilometri 90,474.

1936 — I circuiti stracciadini hanno il loro quarto d'ora di celebrità e anche gli organizzatori della «Ciano», per andare incontro al desiderio espresso dagli appassionati, modificano il tracciato della loro gara. Si abbandona la parte montagnosa e l'anello stradale è ridotto da 20 a 7 km. Il «Montenero» ha subito una grave amputazione, ma anche così il circuito livornese si presenta tra i più difficili.

Sono di scena le *Auto-Union* affidate a Rosemeyer, Varzi e Von Stuck. La Scuderia Ferrari dispone di due *Alfa* dodici cilindri, pilotate da Nuvolari e



Nuvolari agli stalli prima della partenza.



LE IMBOTTITURE CON GOMMAPIUMA PIRELLI NON FANNO AVVERTIRE URTI, SBANDAMENTI, SCATTI, NÈ CALORE DISAGEVOLE. IL GUIDATORE È SERENO E SICURO NELLA GUIDA

BATTERIE HEN

PER AUTO E MOTO

AN PREMIO XV MONTENERO - CIANO



...ti, la Sede livornese del R. A. C. I., nella tribuna d'onore.

Automobilistico - L'abbinamento al XV Gran Premio il loro nome nel libro d'oro della corsa livornese

Brivio e di due otto cilindri alla guida delle quali sono Pintacuda e Dreyfus.

E' stata appena data la partenza che si verifica un colpo di scena. Nuvolari è fermo, con la macchina inservibile. Le tre *Auto-Union*, con Varzi in testa, si involano come bolidi, inseguite soltanto da Brivio. Nella zona di traguardo, dove la folla gremisce ogni recinto, il ritiro di Nuvolari è accolto da un silenzio di... tomba. Ma Nuvolari, che ha già vinto quattro edizioni della « Ciano », che conta tra gli spettatori migliaia e migliaia di sostenitori, non può rinunciare a correre e non vi rinunzierà. All'inizio del terzo giro il mantovano sostituisce Pintacuda nella guida di quella macchina che, questa è l'impressione generale, non può certo competere con le vetture tedesche. Ma Nuvolari, ch'è partito mentre gli applausi assumevano la intensità dell'uragano, non è uomo da rinunciare alla battaglia e sotto il comando del più popolare tra i piloti europei, la otto cilindri non corre, vola.

Scomparso Rosemeyer, attardato Stuck, si riprende alla « Ciano » un... motivo classico: Varzi contro Nuvolari. Tra i due però, intanto, si era insediato Brivio. Al ventesimo giro Nuvolari e Brivio piombano su Varzi e lo superano. Il « galliatese », che aveva dovuto rallen-

tare per il cattivo funzionamento dei freni, poco dopo abbandona. Scomparso Varzi, con Stuck nettamente staccato, gli « alfisti » si classificano nell'ordine: Nuvolari, Brivio, Dreyfus. Al termine della corsa il pubblico invade la pista portando in trionfo Nuvolari e Brivio che, premuti, sbalottati, abbracciati e baciati debbono, prima di poter mettere i piedi in terra, sostare a lungo sulle spalle dei loro più accesi sostenitori. La media sul percorso totale fu di km. 120 e metri 382 mentre sul giro Nuvolari fornì un 3'23" 1/5, media km. 124,015.

Qui termina la storia di quella gara che ha quest'anno il grande onore di assumere il nome di « XV Premio d'Italia - XVII Coppa Ciano ».

Il 12 settembre, quando le macchine più veloci d'Europa, affidate ai piloti più noti, prenderanno il « via » dalla Rotononda di Ardenza, i superstiti organizzatori della prima « Montenero » ripenseranno a Brilli Peri, a Materassi, a Borzacchini, a Campari, a Moll.... E nel ricordo degli scomparsi ci sentiremo ancora più uniti attorno a questa corsa che quest'anno, per volere del R.A.C.I., ha raggiunta una mèta che, malgrado la nostra sconfinata fiducia, ritenevano irraggiungibile.....

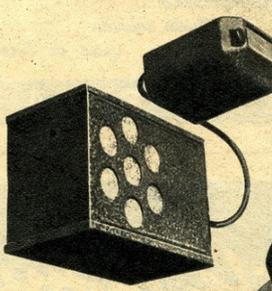
Enrico Bensi



Il conte Galeazzo Ciano e il Federale di Livorno.



L'elegantissimo Varzi, un "fedelissimo" della "Montenero-Ciano"



Autoradio "Londonor"

GIUSEPPE GALLO
MILANO
VIA PORRO LAMBERTENGHI, 8
Telefono N. 691-020
Telegr.: Leongallo - Milano



ROMA Caporusso Bruno - Via Gioberti, N. 59
"RADIOCOR" - Via Ruggero Bonghi, N. 34
Telefono 74.324.

TORINO G. L. Bosio - Corso G. Ferraris, N. 37
Radio Grillo - Corso Racconigi, 115 bis
Ditta S. Astori - Piazza Castello, 26

GENOVA Fedele Costa - Via XX Settemb. 99-r

BOLOGNA Fratelli Mandrioli - Via S. Felice, 143

SEMBERGER