

# Il VII Reale Premio Roma sul più caratteristico autodromo del mondo darà emozioni che nessuna corsa ha mai potuto offrire

(A. C. Roma 7 giugno IX)

Non si esagera affatto quando si pensa e si scrive che il VII « Reale Premio di Roma » all'autodromo, con batterie e finale, può esercitare sulla folla degli sportivi una attrattiva forse maggiore di quella esercitata dal pur riuscitissimo « Gran Premio d'Italia » a Monza sulla distanza di dieci ore.

Il pubblico che accorre alle manifestazioni dello sport dell'automobile si può dividere in due classi distinte; o, per meglio dire, in una maggioranza e in una minoranza. La prima è data dagli spettatori che assistono alle corse di velocità per godersi, soprattutto, lo spettacolo delle macchine velocissime e del virtuosismo e dell'audacia dei campioni; e più forte si va e più presto la corsa si conclude e più varie sono le emozioni, più alto è il divertimento. La seconda è data dai veri appassionati e dai competenti per i quali, oltre lo spettacolo, v'è un significato tecnico, una serie di constatazioni positive.

Per quest'ultimi un « Gran Premio » sulla distanza di dieci ore con tutti gli insegnamenti tecnici relativi è come una festa; per gli altri, non diciamo una noia, ma giù di lì.

La gran massa degli spettatori gradisce altro genere di corse. Corse di velocità non troppo lunghe, continuo variare di attori e di macchine, lo spettacolo, insomma, più che la corsa di lunga lena.

Il VII « Reale Premio Roma », nella formula adottata dagli organizzatori e per la novità assoluta del campo di gara che assicura, fra l'altro, una continuità di spettacolo e una serie di emozioni fino a oggi sconosciute in Italia, per la gran massa degli spettatori, innegabilmente, deve costituire la manifestazione ideale. Il tecnico e il competente saranno in ogni caso a posto ugualmente; giacché uno sforzo in velocità è sempre molto severo e molto istruttivo, sotto tutti gli aspetti, quanto lo può essere del resto una prova nella quale da una vettura si richiede costantemente il massimo rendimento e il massimo sforzo.

Alla sua settima edizione il classico « Reale Premio di Roma » raggiunge perciò il vertice massimo della sua pur brillante e continua ascesa. Dal punto di vista sportivo la manifestazione sembra giungere a buon punto per affermare definitivamente fra le folle sportive del centro e del mezzogiorno di Italia le corse di velocità su pista; dal punto di vista tecnico, se non può vantare i requisiti dell'ultimo « Gran Premio d'Italia » sulle dieci ore, dirà, tuttavia, cose molto interessanti; cioè quali saranno le vetture più veloci nelle diverse classi di cilindrata e quale la vettura più veloce in senso assoluto, tenuto anche conto che l'autodromo del Littorio potrà permettere una visione continua e diretta di tutte le fasi della corsa; per cui si potranno giudicare, con la velocità assoluta, anche le doti di stabilità e di ripresa e il virtuosismo e l'audacia dei corridori.

La formula adottata dagli organizzatori è delle più razionali. Attraverso le selezioni effettuate nelle diverse batterie ogni vettura avrà campo di giocare per intere le proprie possibilità; e la finale che riunirà le macchine più veloci delle diverse classi ammesse alla gara su una distanza sufficientemente severa fornirà la graduatoria assoluta.

Il pubblico non avrà un sol momento di noia e giungerà alle emozioni della finale attraverso un vero crescendo di interesse.

Così, come è congegnato, il programma della grande manifestazione automobilistica di domenica che prometterebbe moltissimo su un campo di gara di caratteristiche molto diverse da quelle dell'autodromo di Roma, supererà di gran lunga tutte le più rosee aspettative e inaugurerà anche un tipo di corsa di velocità del quale in Italia non si ha, forse, la minima idea. Cioè la corsa su pista con le macchine rincorrenti in un immenso anello che l'occhio completamente abbraccia; con la diretta visione della vertiginosa velocità, con la grande curva parabolica sulla quale le macchine saetteranno fulminee, con la pausa quasi assoluta

dello strettissimo virage all'inizio del grande rettilineo delle tribune che le vetture percorreranno partendo, si può dire, da fermo in un crescendo spettacoloso sotto lo sforzo terribile dei possenti motori in ripresa.

I quadri della gara sono al gran completo. In tutte le diverse classi si allineeranno le macchine e i guidatori più forti; macchine italiane e macchine straniere, e tutti i migliori piloti che vanti il nostro sport e qualcuno fra i migliori dell'estero. E', insomma, una grande manifestazione nel pieno significato del termine. Non saranno pochi gli appassionati che invidieranno agli sportivi romani la possibilità d'assistere a così interessante e suggestiva riunione.

## Varzi e la partecipazione della Maserati

Il concentramento dei corridori che prenderanno parte doraenica prossima alla settima edizione del « Real Premio di Roma » si è già iniziato, e sta per completarsi. Ieri l'altro all'Autodromo del Littorio è stato visto Achille Varzi, il quale ha seguito con attenzione le prove dei vecchi camerati motociclisti. Achille Varzi giunto nella notte da Milano in automobile, ha voluto, si vede, rendersi conto della pista assai per tempo.

Informazioni assunte direttamente presso la stessa Casa, ci consentono di scrivere che anche da parte della « Maserati » s'intende curare una speciale preparazione per il VII « Real Premio di Roma » che segna la *rentrée* della Casa bolognese dopo la sfortunata giornata dell'ultima Targa « Florio ». Le macchine della Casa sono infatti già arrivate a Roma. La Casa « Maserati » che disporrà anche di vetture di allenamento, ha inviato la « 16 cilindri » particolarmente preparata e con nuovi potentissimi freni e due « 8 cilindri » 2500 cmc. Un'altra vettura sarà spedita, da Bologna; si tratta di una « due litri » 8 cilindri del corridore svizzero Jean Pedrazzini, un ottimo corridore del quale si ricorderà lo ottimo comportamento al « Gran Premio di Monza » 1930, durante il quale segnò il giro più veloce della batteria 2000.

Comunque, le vetture ufficiali della Casa « Maserati » sono tre: la « 16 cilindri » che come abbiamo scritto in precedenza sarà pilotata da Ernesto Maserati, e le due « otto cilindri 2500 » che avranno come guidatori Renato Dreyfus e Luigi Fagioli.

Sull'arrivo della « Alfa-Romeo » per ora non si hanno notizie precise, ed anzi a stare a voci correnti sembrerebbe ancora incerta la partecipazione, perchè la Casa milanese, che dopo il trionfo di Monza appare in ottima posizione per la conquista del campionato internazionale, deve preparare le macchine per il « Gran Premio di Francia » a Monthlery. Comunque, noi non crediamo che l'«Alfa Romeo» possa rimanere assente da una corsa dell'importanza del « Real Premio di Roma » e perciò prevediamo che almeno una o due

vetture saranno portate in pista da Nuvolari o da Borzacchini, i quali anche a Roma potranno imporre la loro altissima classe.

Le altre iscrizioni di piloti italiani e stranieri, con vetture di alto valore in tutte le varie classi di cilindrata, assicurano al « Real Premio di Roma » un successo sportivo dei più alti.

E la sfilata sul vertiginoso autodromo, sul quale, stando ai tempi registrati per le motociclette, le macchine potranno toccare velocità superiori ai 165 km. orari, sarà davvero una rincorsa di autentici bolidi.

## Gli iscritti

**Primo gruppo (da 750 a 1100 cmc.):** Fagioli Luigi, Salmson; Sily Domenico, S. Z.; Matrullo Francesco, Salmson; Premoli Gigi, id.; Cornetti, id.; Decaroli Louis, id.; Scaron José, Amilcar; Pratesi Albino, Salmson; Bucci Piero, Lombard; Domingo Giorgio, id.; Del Re Luigi, id.; Boris Guido, Maserati; Ardizzone Filippo, Delage; Corsi Secondo, Maserati; Arzilla Costanzo, Amilcar; Ferrari, Talbot; Serra Giovanni, X.

**Secondo gruppo (da 1100 a 2000 cmc.):** Minozzi Giovanni, Bugatti; Castelbarco Luigi, id.; Goia Emilio, id.; Muty Ettore, Maserati; Pedrazzini Juan, id.; Mazzolani, Bugatti; Ruggeri Amedeo, Talbot; Balestrero Renato, id.; Panerai Alberto, Maserati; Varzi, Tabacchi, Bugatti; X., X.; Rover Itala; X. X.; Sebastiani Guido, Maserati; X., X.; Danese Renato, Bugatti; X., Bugatti.

**Terzo gruppo (da 2000 a 3000 cmc.):** Varzi Achille, Bugatti; Dreyfus, Maserati; Fagioli Luigi, id.; Principe di Cerami, id.; Andreoni Alberto, id.; Savi Giuseppe, id.; X., Bugatti; X., X.

**Quarto gruppo (oltre 3000 cmc.):** Maserati Ernesto, Maserati; Di Vecchio, Itala; X., Mercedes; X., Mercedes.



Terzo Bandini, il vincitore del VI Gran Premio Reale Motociclistico

# A 200 all'ora sul rettilineo della Pista del Littorio nei primi galoppi per il Reale Premio Roma

Con l'inizio delle prove ufficiali il settimo Reale Premio Roma si avvicina al suo epilogo, che segnerà lo svolgersi della più interessante e conclusiva gara automobilistica del primo periodo dell'annata, perchè varrà a stabilire una linea sicura per decidere di quella rivalità sportiva accesa nelle prime gare internazionali, fra i nostri migliori piloti. Il G. P. di Tunisi, quello di Monaco, la Targa Florio, non hanno saputo dirci, per cause diverse, quale sia oggi la macchina più veloce e il guidatore più completo. Il Reale Premio Roma, mettendo di fronte Nuvolari, Varzi e la squadra dei guidatori di Maserati, su di una pista che è stata universalmente riconosciuta come la più adatta alle alte velocità, ci deve indicare con precisione se la « Bugatti 2300 » ha vinto meritatamente a Tunisi ed a Monaco e se Varzi sia oggi veramente il più completo dei guidatori italiani.

L'inizio delle prove ufficiali avutosi ieri non si presta tuttavia ancora ad un pronostico. Le Maserati di Fagioli, Dreyfus ed Ernesto Maserati sono state le più assidue nei galoppi di preparazione, ma pur toccando medie elevatissime superiori ai 150 km. all'ora sul giro, non ci hanno dato l'impressione esatta di quanto potranno fare domenica. Tuttavia qualche passaggio del bolide che a Cremona conquistò il « record » mondiale alla media di 247 km. all'ora offre la certezza che sul rettilineo vedremo domenica sorpassati i 200 all'ora, come qualcuno ha già fatto in allenamento.

## I due "assi", rivali

La presenza di Nuvolari su di una monoposto « Bugatti » in piena e diretta rivalità con Varzi sulla « 2300 », ci assicura poi che la battaglia sarà ingaggiata a fondo dai due grandi campioni l'uno ben degno dell'altro. E la vittoria non sarà decisa da una superiorità di guida: sulla pista del Littorio saranno in lizza tutti uomini di primissimo piano, ciascuno gareggiante per proprio conto, senza restrizione di interessi di marca.

Pochi attimi, pochi metri, decideranno forse della vittoria in favore di chi avrà saputo meglio preparare il mezzo meccanico di chi avrà scelto i rapporti più adatti per ritornare fulmineo in azione, dopo il forzato necessario arresto per superare la curva della ripresa.

L'attività sulla pista non è cominciata molto per tempo. Infatti alle dieci, quando i dirigenti l'Automobile Club di Roma hanno aperto i cancelli, nessun corridore era ancora presente. Solo verso le undici arrivavano le macchine della squadra Maserati, con i corridori, i meccanici e lo stesso costruttore, giunto nella mattinata da Bologna per presenziare agli allenamenti e curare l'ultima messa a punto delle vetture. Il primo corridore che si è lanciato sulla pista è stato Renato Dreyfus con la 2500 Maserati. Subito dopo lo hanno seguito Monti su Maserati 2000, il belga Scaron sulla piccola Amilcar, Luigi Fagioli con Salmson monoposto, Maserati Ernesto sulla sedici cilindri. E si è avuto un primo anticipo del vertiginoso carosello di domenica prossima, quando le vetture s'inseguiranno lanciate nella battaglia.

Dreyfus ha fatto subito registrare tempi notevoli malgrado l'ordine fosse quello di non spingere a fondo. Il corretto guidatore nizzardo, infatti, toccava agevolmente sul giro il tempo 1'34" 3/5. Ernesto Maserati, tuttavia, con la sedici cilindri, alla quale, come alle altre macchine della squadra Maserati, nella notte erano stati cambiati i rapporti, segnava un ottimo 1'32" 1/5 che resterebbe il miglior tempo ufficialmente preso dopo quello ufficioso attribuito a Varzi il quale ieri l'altro avrebbe girato in 1'29" 3/5. Ultimo si presentava Nuvolari col monoposto Bugatti 2000. « Tazio », senza spingere, forniva tempi oscillanti intorno a 1,37" e 38".

## Nuvolari aviatore

A mezzogiorno l'attività rallentava e verso la mezza cessava del tutto. Nel cielo tersissimo un piccolo rosso Breda tracciava audaci spirali seguendo una immaginaria pista; il pilota Ing. Colombo, evidentemente teneva a rinnovare nel cielo le audacie dei bolidi terrestri.

Poi sull'autodromo, inondato di sole, hanno regnato per qualche ora il silenzio e il riposo. Verso le quindici soltanto si riprendevano gli allenamenti. Erano ancora gli uomini di Maserati i più assidui. Primo a girare era Fagioli; ma lo seguivano anche lo svizzero Pedrazzini su Maserati 2000, Renato Dreyfus ed Ernesto Maserati sulla sedici cilindri.

Il tempo migliore veniva fornito ancora da Ernesto Maserati, che tornava sull'ottimo 1,32 della mattinata, con estrema facilità e senza spingere a fondo.

Fra un giro e l'altro, l'ing. Colombo iniziava alle emozioni del volo parecchi dei corridori presenti. Il primo a salire è stato Nuvolari, il

quale in procinto com'è di prendere il brevetto si metteva addirittura ai comandi, fornendo un ottimo decollaggio; poi l'ing. Colombo a sua volta, provava l'emozione di montare su una macchina da corsa ed era Dreyfus a portare l'imp. Colombo in tre velocissimi giri.

Prima che le ombre volassero sono scesi in pista Scaron con l'« Amilcar » — alternando giri veloci e fermate al box per regolare la circolazione dell'olio, Nuvolari, Dreyfus e Fagioli. Hanno iniziato anche la messa a punto la « Delage » di Ardizzone e la Salmson di De Caroli.

Il cronometro ha segnato per Dreyfus prima 1'34" 2/5 e poi 1'31" che risponde alla media di km. 157.240 ed è uno dei migliori finora segnati avendo il solo Varzi ottenuto avanti ieri 1'29". Anche Fagioli si è fatto notare con un netto 1'32" 1/5 pari a 156.180 all'ora. Nuvolari è stato l'ultimo a girare in 1'34".

Verso le 20 il cav. Lezzi, direttore dell'A. C. di Roma ha proceduto « coram populo » all'estrazione a sorte dei numeri di partenza, che sono stati estratti da Scaron da Varzi e dal principe di Cerami.

## Parla Ernesto Maserati

Abbiamo parlato con i corridori ieri prima e dopo i loro allenamenti all'autodromo concordi come sono nel giudicare interessantissima la pista, abbiamo voluto andare oltre e abbiamo domandato l'impressione che essi ricevono correndo lungo il capriccioso nastro.

Ernesto Maserati, sempre sobrio di parole, ha dato una definizione singolare:

« Sembra di essere sempre in curva, ci ha detto il fratello del costruttore bolognese. I rettilinei si avvertono appena. Certo è che hai appena finito di girare che sei di nuovo in curva. La curva rialzata toglie la impressione della velocità alla quale si può marciare su di essa, tanto la macchina sembra aggrappata al cemento; la velocità si avverte alla uscita della curva quando ti trovi a duecento all'ora e c'è davanti la prima deviazione e subito dopo la fermata per girare in fondo alla curva della ripresa. E' una gran bella pista. E, poi, si fa tanto presto a compiere un giro!... Non vorrei essere nei panni dei cronometristi, Ernesto ha aggiunto ammiccando con gli occhi... »

Gli altri sono presso a poco dello stesso pensiero. Anche Varzi che a farlo parlare ci vorrebbe un mezzo miracolo. La giornata di ieri è stata interessantissima sotto tutti gli aspetti e gli allenamenti hanno dato un piccolo anticipo del meraviglioso

spettacolo che si potrà avere domenica.

La folla, che ha avuto un saggio domenica scorsa con le motociclette, proverà, moltiplicate, le stesse sensazioni. E' uno spettacolo bellissimo quello delle macchine che si rincorrono, uno spettacolo inedito, se così si può dire, uno spettacolo che darà il brivido dell'emozione in parecchi momenti, quando le macchine si sgraneranno lungo le curve piane o si sparpaglieranno sul « muro » della grande curva rialzata, laggiù alla grande ansa del Tevere.

Insistiamo su questo particolare perchè effettivamente dal lato sportivo e da quello spettacolistico il VII Reale Premio di Roma finirà per trascinare all'entusiasmo anche i più tiepidi: è la velocità per la velocità, in un continuo incessante spettacolo; con tutte le fasi della corsa, i superamenti in velocità, le riprese, insomma con tutto quello che in altri circuiti il pubblico e gli stessi competenti non vedono.

Agli allenamenti d'oggi hanno assistito S. E. Giunta, il conte Bonmartini, il barone Lazzaroni, Commissario dell'A. C. organizzatore e dirigente attivo che sa essere alla testa nel dare l'esempio, il marchese Di Bagno, Vincenzo Florio ed altre numerose autorità del mondo sportivo automobilistico italiano.

## I numeri di partenza

Ecco i numeri di partenza assegnati dalla sorte:

Primo gruppo: fino a cmc. 1100: 2 Ardizzone (Delage); 4 Fagioli (Salmson); 8 Boris (Maserati); 10 Plate (B.N.C.); 12 Ferrari (Talbot); 14 Comotti (Salmson); 16 Corsi (Maserati); 18 De Casoli (Salmson); 20 Matrullo (Salmson); 22 Sily (S. E.); 24 Bucchi (Salmson); 26 Pratesi (Salmson); 28 Domingo (Lombard); 30 Serra (Amilcar); 32 Del Re (Lombardi); 34 Arzilla (Amilcar); 36 Scaron (Amilcar).

Secondo gruppo: fino a 2000 cmc.: 38 Muty (Maserati); 40 Castelbarco (Bugatti); 42 Varzi (Bugatti); 44 Panerai (Maserati); 46 Gola (Bugatti); 48 Ruggeri (Talbot); 50 Savis (Maserati); 52 Mazzolani Nuvolari (Bugatti); 54 Rover (Italia); 56 Sebastiani (Maserati); 58 Minozzi (Bugatti); 60 Balestrero (Talbot); 62 Pedrazzini (Maserati); 64 Biondetti (Bugatti); 66 Danese (Bugatti).

Terzo gruppo: fino a 3000 cmc.: 68 Fagioli (Maserati); 70 Dafarra (Bugatti); 72 Andreoni (Maserati); 74 Varzi (Bugatti); 76 Cerami (Maserati); 78 Dreyfus (Maserati).

Quarto gruppo: oltre 3000 cmc. 80 Del Drago (Mercedes); 82 Maserati E. (Maserati); 84 De Vecchio (Italia).

# Varzi, Nuvolari, Fagioli, Maserati e Dreyfus sulla curva parabolica della "Pista del Littorio."

# forniranno una gara piena di emozioni pel primato nel VII Reale Premio Roma



(Domani - ore 12,30)

Piloti in allenamento sulla Pista del Littorio. Da sinistra a destra. S. vi (Maserati), Pratesi (Salmson), Castelbarco (Bugatti), Fagioli (Maserati), Scaron (Amilcar), Pedrazzini (Maserati), Ruggeri (Talbot), Panerai (Maserati).

## Velocità

Ancora poche ore e poi gli sportivi romani potranno godere del più emozionante e suggestivo spettacolo che si potesse offrire loro: una corsa di velocissime macchine guidate da autentici grandi campioni sul più bello e sul più caratteristico degli autodromi.

Le previsioni, in questi giorni di laboriosa vigilia, sono andate facendosi sempre migliori. Sono bastati gli allenamenti di giovedì e di ieri per dare una idea di quello che sarà il VII Reale Premio di Roma e della suggestività della riunione: uno spettacolo meraviglioso, diciamo; uno spettacolo che raramente si è potuto avere e non troppi fra gli appassionati dello sport del motore in Italia possono dire d'aver altre volte goduto.

## Prova di campionamento

Ma veniamo, come si suol dire, al sodo. Che cosa è e che cosa rappresenta in campo tecnico e in campo sportivo questo VII Reale Premio di Roma, che il barone Lazzaroni, Commissario dell'Automobile Club di Roma e tutti i suoi collaboratori hanno saputo portare a così evidente altezza?

Tale è la prospettiva e mai come in questa occasione ci siamo sentiti altrettanto sicuri nel promettere alla grande folla un sicuro divertimento. L'autodromo di Roma, la cui creazione non sarà mai abbastanza lodata, è indiscutibilmente uno dei più interessanti che si conosca. Non è la solita pista a catino dove il marciare veloci è tutta questione di potenza di motore per le macchine e di abitudini e di audacia per il guidatore; ma qualcosa di più e di meglio. Cioè un autodromo che alle qualità fondamentali di una pista (perfezione del piano stradale, visibilità, grandiosità di impianti) unisce i pregi e le caratteristiche di un circuito stradale: con tanto di curva sopraelevata, ma anche con le sue brave curve piane di diversissimo raggio e addirittura una curva cieca, un *cul de sac*, come dicono i francesi, che servirà come serve effettivamente a provare le macchine in quelli che sono gli organi di frenata e di stabilità sotto freno e in quel requisito fondamentale e altamente probatorio che è la ripresa in un moderno motore da corsa.

E', innanzitutto, la quarta prova del campionato nazionale automobilistico di velocità della stagione 1931. Dopo le prime tre corse — Circuito di Alessandria, XXII Targa Florio, IX Gran Premio d'Italia a Monza — tre corridori figurano in testa per il titolo assoluto con un punto ciascuno: Achille Varzi, Tazio Nuvolari, Giuseppe Campari. Dei tre capofila mancherà il solo Campari, impegnato oggi al Gran Premio d'Irlanda a Dublino. Varzi e Nuvolari godranno dell'assenza del... canoro fortissimo rivale. Ma non avranno facile lo stesso la via del successo. Infatti ecco contro loro due un uomo come Luigi Fagioli; ecco il francese Dreyfus, ecco Maserati Ernesto, ecco Minozzi, Ruggeri, Pedrazzini, Gazzabini, Castelbarco. Fagioli, in particolare, può esser pericoloso e nutrire magari la speranza di trasformare il terzo in un... quartetto.

E' stato indubbiamente un vero peccato che l'Alfa Romeo, impegnatissima per la preparazione delle macchine e dei piloti, che dovranno partecipare a due grandi manifestazioni all'estero — le 24 ore di Lee Mans e il Gran Premio di Francia a Montlhery, che potrebbe in caso di vittoria portare la Casa milanese al campionato internazionale 1931 — non abbia potuto scendere a Roma. Con Borzacchini, Campari e Minozzi in lizza a fianco di Nuvolari, il Reale Premio di Roma avrebbe superato in interesse tecnico e sportivo lo stesso Gran Premio d'Italia e forse anche la stessa Targa Florio. Non è così, purtroppo, ma la corsa dell'A. C. Roma vale moltissimo lo stesso. Non fosse altro perché rimette di fronte Varzi a Nuvolari e questi ad avversari molto forti; non fosse altro perché propone un confronto tecnico, in un terreno favorevole ad entrambi, fra la nuova Bugatti 2300 e le Maserati 2500 e la 16 cilindri. Non bisogna dimenticarlo: la Maserati e la Bugatti sono le due marche che contrastano il terreno alla Alfa Romeo: la Maserati e la Bugatti sono vetture dalle caratteristiche più spiccatamente velocistiche. Vincitrice la Bugatti a Tunisi e a Montecarlo e sempre al secondo posto la Maserati, il nuovo confronto appare dei più incerti, una specie di continuazione in grande dei duelli di Tunisi e Montecarlo, identiche le macchine, gli stessi i piloti. Tanto più, poi, che l'autodromo di Roma

proponendo come propone un confronto in velocità pura sembra mettere la Maserati e la Bugatti in una condizione di quasi assoluta parità. Questo è chiaro, ma non è ancora tutto. Non bisogna dimenticare gli altri corridori e le altre macchine iscritte, come non si può dimenticare il congegno che regola la corsa, le gare per batterie, cioè, e la finale, le une e l'altra fatte a bella posta per permettere una rassegna completa dei valori fra tutti i tipi di vetture da corsa esistenti — le più piccole e le più potenti — e per divertire e appassionare la folla. Il programma è ponderoso, ma non

stancherà, si tiene certi. Innanzi tutto si avrà una varietà piacevolissima; poi si è sicuri che ognuno dovrà giocare per intere le proprie possibilità: in batteria per entrare in finale, in finale per aver la vittoria o una classifica onorevole. Al tecnico non sfuggiranno i più particolari; alla folla è offerto uno spettacolo grandioso.

Ma eccoci alle conclusioni. Il VII Reale Premio di Roma, dal punto di vista sportivo e spettacolare, offre quello che pochissimi altre gare hanno potuto offrire; dal punto di vista tecnico, senza poter promettere cose trascendentali, vale,

tuttavia, moltissimo impostato come è su un duello in velocità fra le « Maserati » e la Bugatti di Varzi, a giusta ragione considerate le vetture da corsa più rapide attualmente; e anche sulla lotta fra queste e le altre vetture iscritte che costituiscono il fiore della produzione moderna nelle varie classi di cilindrata.

Vediamo, allora, di fornire una idea la più chiara possibile della manifestazione. Cominciamo dalle piccole vetture di 1100 cmc. Figurano iscritte 18 vetture e otto tipi di macchine: Salmson, Lombard, Amilcar, Talbot, Delage, Maserati,

B. N. C. e B. Z. Si possono escludere le Lombard, molti dei Salmson, la B. Z., qualcuna delle Amilcar e delle Maserati. La Delage non la conosciamo e poco sappiamo della Talbot 1100 che ad Alessandria non fece grande impressione. Restano: la Salmson che fu di Fagioli e che sarà guidata da Attili, l'Amilcar di Scaron, il Salmson di Comotti, quello di Premoli, una Maserati, forse la Lombard di Bucci e la B. N. C. di Gigi Platè. I favoriti per noi sono Premoli, il belga Scaron, Comotti che non ci stupirebbe trovare all'arrivo nell'ordine. Scaron è, tuttavia, pericolosissimo: guida bene e la macchina è molto veloce; non meno, certo, dei Salmson monopoisto di Premoli e di Comotti.

La classe due litri ha sedici iscritti, sette Bugatti, sei Maserati, due Talbot, una Itala. I piloti migliori sono: Minozzi, Castelbarco, Pedrazzini, Nuvolari, Ruggeri, Biondetti, Danese. Nuvolari e Minozzi entrano su Bugatti dovrebbero poter prevalere; li talloneranno Biondetti sempre su Bugatti, Pedrazzini su Maserati, Ruggeri sulla Talbot, che ci sembrano i migliori. Le altre Maserati sono delle 1500 o delle 1700 e sono chiuse. Savi e Andreoni dovrebbero fare tuttavia ottime prove come Castelbarco su Bugatti 1500 cmc e 8 cilindri.

Sarà una batteria molto combattuta certamente e non sarà privo d'interesse seguire la corsa di Nuvolari sul monopoisto Bugatti, anche per avere una idea del suo comportarsi in finale.

La battaglia da 2000 a 3000 dalla quale uscirà molto probabilmente il vincitore d'una finale, tecnicamente è quella che dà il tono alla corsa. Correranno Varzi e Dafarra su Bugatti, Fagioli, Dreyfus e Cerami su Maserati 2500. Un pronostico per i candidati alla finale porterebbe ad escludere Dafarra con la vettura meno veloce. Varzi, Fagioli, Dreyfus e Cerami, salvo eventuali giochi di squadra, potrebbero anche classificarsi nell'ordine, semprechè Fagioli o Dreyfus non diano battaglia a fondo subito in batteria.

## La finale

La quarta batteria ha raccolto tre iscritti: la 16 cilindri Maserati, la vecchia Itala del povero Materassi, una Mercedes del Principe Del Drago che sarà guidata dal bravo Gazzabini. Ernesto Maserati dovrebbe vincere facilmente; secondo dovrebbe classificarsi Gazzabini che malgrado la novità della macchina e il nessun allenamento su di essa ha tanta abilità da potersi imporre alla Itala di Di Vecchio.

Ed eccoci alla finale: errori di previsioni a parte o colpi di scena esclusi, noi vediamo in finale: Scaron, Premoli (o Comotti), Nuvolari, Minozzi, Pedrazzini, Ruggeri, Varzi, Dreyfus, Fagioli, Cerami, Maserati, Di Vecchio e Gazzabini. Un bel gruppo di piloti e tutte le migliori vetture delle singole classi. La finale su 60 giri vedrà certamente una lotta emozionantissima. Quattordici vetture insieme si inseguiranno sulla pista e fra le più veloci di esse non molto alti saranno gli scarti di velocità. Per cui si lotterà accanitamente per la posizione; e questo lungo tutta intera la pista perchè rettilineo e curve non consentono senza rischio che due vetture procedano affiancate. Naturalmente la lotta per la vittoria sarà ristretta a non molte vetture; citiamole: Bugatti 2300, le Maserati 2500, la 16 cilindri Maserati, le Bugatti 2000, le Maserati 2000 e le Talbot.

A voler stringere ancora, si deve rimanere alla Bugatti 2300 di Varzi, alle Maserati 2500 di Fagioli e di Dreyfus, alla sedici cilindri di Ernesto Maserati. Come si vede la rosa dei favoriti è ristretta. Gli allenamenti di ieri e di oggi e le prove passate lasciano pensare a una leggerissima superiorità di Varzi, il pilota di classe migliore. Tuttavia Fagioli sembra avere presso a poco le stesse probabilità. Fagioli in prova ha toccato come Varzi i 160 sul giro compiuto in 1'29", 3/5. Ciò lascia intendere che le possibilità velocistiche della Maserati 2500 non sono inferiori a quelle della Bugatti anche perchè la macchina di Fagioli, fino a stasera, non aveva dato il rendimento usuale, come darà domani a preparazione ultimata. E. Maserati, Dreyfus e Nuvolari sono gli *outsiders* pericolosi, come forse Minozzi.

C'è un interrogativo perciò: Bugatti o Maserati? Il VII Reale Premio di Roma, che è impostato su questo interrogativo si presenta come la corsa più aperta e più incerta. Contribuiranno a renderla appassionante i piloti e soprattutto Varzi, Fagioli, E. Maserati, Dreyfus, Nuvolari, Minozzi che sono autentici specialisti.

## I numeri di partenza

- Ecco i numeri di partenza assegnati dalla sorte:
- Primo gruppo** (fino a cmc. 1.100) — 2 Ardizzone (Delage); 4 Fagioli (Salmson); 6 Premoli (Salmson); 8 Boris (Maserati); 10 Platè (B.N.C.); 12 Ferrari (Talbot); 14 Comotti (Salmson); 16 Corsi (Maserati); 18 De Casoli (Salmson); 20 Matrullo (Salmson); 22 Sily (S. E.); 24 Bucci (Salmson); 26 Pratesi (Salmson); 28 Domingo (Lombard); 30 Serra (Amilcar); 32 Del Re (Lombard); 34 Arzulla (Amilcar); 36 Scaron (Amilcar).
- Secondo gruppo** (fino a 2.000 cmc.) — 38 Muty (Maserati); 40 Castelbarco (Bugatti); 42 Varzi (Bugatti); 44 Panerai (Maserati); 46 Gola (Bugatti); 48 Ruggeri (Talbot); 50 Savi (Maserati); 52 Mazzolani Nuvolari (Bugatti); 54 Rover (Itala); 56 Sebastiani (Maserati); 58 Minozzi (Bugatti); 60 Balestrero (Talbot); 62 Pedrazzini (Maserati); 64 Biondetti (Bugatti); 66 Danese (Bugatti).
- Terzo gruppo** (fino a 3.000 cmc.) — 68 Fagioli (Maserati); 70 Dafarra (Bugatti); 72 Andreoni (Maserati); 74 Varzi (Bugatti); 76 Cerami (Maserati); 78 Dreyfus (Maserati).
- Quarto gruppo** (oltre 3.000 cmc.) — 80 Del Drago (Mercedes); 82 Maserati E. (Maserati); 84 De Vecchio (Itala).

## Orario della manifestazione

La manifestazione che come è saputo avverrà per partenze di gruppi con una finale, a cui dovranno partecipare i classificati dei diversi gruppi, è fissata come segue:

- Ore 12: partenza del 1° gruppo da 750 a 1100 cmc. — Ore 13,15: part. del 2° gruppo da 1100 a 2000 cmc. — Ore 14,30: part. del 3° gruppo da 2000 a 3000 cmc. — Ore 15,45: part. del 4° gruppo da 3000 ed oltre. — Ore 17: Finale.