

Ernesto Maserati coglie la prima grande vittoria e la geniale 16 cil. Maserati macchina da records dimostra eccezionali doti anche in un circuito

Il secondo ed il terzo arrivato - Dreyfus e Biondetti - completano il trionfo della Casa bolognese - Varzi è colpito da foratura nel momento culminante del duello con Maserati, ma compie il giro più veloce a km. 162.896 di media - Nuvolari lotta coraggiosamente con macchina inadeguata - La giornata consacra trionfalmente la Pista del Littorio

Le classifiche

Finale

1° MASERATI ERNESTO (Maserati 16 cilindri 4000 cmc.) che compie i 60 giri pari a km. 240 in 1.34'32" e 1/5 alla velocità media di chilometri 152.331.
 2° Dreyfus Renato (Maserati 2500, 8 cilindri) in 1.35'36".
 3° Biondetti Clemente (Maserati 1700, 8 cilindri) in 1.39'26".
 4° Ruggieri Amedeo (Talbot 1500) in 1.38'49" 4/5.
 5° Principe Cerami Domenico (Maserati 2500) in 1.41'10".
 6° Fagioli Luigi (Maserati 2500) in 1 ora 50'02" 4/5.
 Partiti 12; ritirati 4; fermati: Castelbarco al 55. giro e Savi al 53. giro. Giro più veloce: Varzi in 1'28" 2/5 alla velocità media oraria di chilometri 162.896.

Batteria da 750 a 1100 cmc.

1° SCARON JOSE' (Amilcar) che compie i 25 giri pari a km. 100 in ore 0.45'53" 3/5, alla velocità media di km. 130.737; 2. De Caroli Louis (Salmon) in 49'12" (m. 121.951); 3. Ardizzone Filippo (Delage) in 50'59" 1/5 (m. km. 117.676); 4. Comotti Gianfranco (Salmon) in 51'57" 2/5; 5. Del Re Luigi (Lombard) in 56'46" 3/5; 6. Platè Gigi (B.N.C.); 7. Attili Alfonso (Salmon) in 1.03'05" 2/5. Partiti 12; arrivati 7; ritirati 5 - Giro più veloce: il 3. di Scaron in 1'33" 1/5, velocità chilometrici 154.506.

Batteria da 1100 a 2000 cmc.

1° BIONDETTI CLEMENTE (Maserati 1700) che compie i 25 giri pari a km. 100 in 41'23" alla velocità media oraria di km. 144.986; 2. Savi Giuseppe (Maserati 1700) in 42'40" 3/5 (m. km. 143.192); 3. Castelbarco Luigi (Bugatti 1500, 8 cilindri) in 42'51" (m. 140.023); 4. Minozzi Giovanni (Bugatti 2000) in 42'55" (m. 139.171); 5. Balestrero Renato (Talbot 1500) in 44'38" 3/5; 6. Sebastiani Guido (Maserati 1500) 46'50". Partiti 11; arrivati 6 - Giro più veloce: il 13. di Minozzi (Bugatti) in 1'33" alla velocità di km. 154.838.

Batteria da 2000 a 3000 cmc.

1° VARZI ACHILLE (Bugatti 2300) che compie i 25 giri pari a km. 100 in 37'47" 1/5 alla velocità media di km. 155.786; 2. Fagioli Luigi (Maserati 2500) in 37'57" 1/5 (m. 153.436); 3. Dreyfus Renato (Maserati 2500) in 38'05" (m. 157.549); 4. Principe Cerami Domenico (Maserati 2500) in 41'30" 1/5; 5. Nuvolari Tazio (Bugatti 2300) in 42'42" 1/5. Partiti 5; arrivati 5 - Giro più veloce: il 22. di Varzi (Bugatti) in 1'28" 3/5 alla velocità di km. 162.528.

Batteria oltre 3000 cmc.

1° MASERATI ERNESTO (Maserati 16 cilindri 4000 cmc.) che compie i 25 giri pari a km. 100 in 40'34" 2/5 alla velocità media di km. 147.880; 2. De Vecchio (Itala) in 46'56". Giro più veloce: il 25. di Maserati in 1'28" 3/5 alla velocità di km. 162.528.

Premio meritato

L'autodromo di Roma, sorto sotto l'egida del Fascio Littorio, ha avuto ieri la sua consacrazione trionfale. Una giornata di sport che non si potrà tanto presto dimenticare; un saggio di quello che sono e che possono essere le grandi riunioni automobilistiche di velocità in autodromo; la vittoria piena e totale di uomini e di macchine d'Italia. Che più da una manifestazione di sport, quando in essa si possono, come nel nostro caso, riconoscere anche motivi di orgoglio e di compiacimento nazionale?

L'autodromo del Littorio e l'Automobile Club di Roma hanno vinto assieme una bella battaglia, come una bella battaglia hanno vinto le macchine e i corridori di Maserati.

PNEUMATICI
MIGLIORI CASE
ARTICOLI AUTO e SPORT
 Agenzia per il Lazio
 Ruote RUDGE WHITWORTH
Ditta T. CIARROCCHI e C.
 Via Cavour 265 - Tel. 42533



ERNESTO MASERATI

Lo spettacolo, che è durato ben sette ore e che è, tuttavia, passato veloce, tanto continuo ed alto è stato l'interesse suscitato dalle varie gare, ha confermata la effettiva eccellenza di questa nuovissima pista romana. Eccellenza sportiva e spettacolistica, perchè una corsa d'automobili in un autodromo come questo di Roma offre vantaggi che nessun'altra in Italia



DREYFUS

e forse all'estero potrebbe dare: con una visione perfetta e continua di tutte le fasi e fasi come le vertiginose volate sul rettilineo e nelle curve, piano abbordate al centrimetro; con la frenata e la ripresa alla curva; che da questa ultima cosa prende nome, con il fantastico carosello lungo il grande arco della grande curva rialzata; ed eccellenza tecnica, giacchè il tracciato della pista, sinuoso e difficile come, impone alle macchine non solo le doti di velocità, ma anche una ottima frenata e una prontissima ripresa e ai guidatori coraggio e abilità e virtuosismo insieme, tutti attributi che determinano il vero, il grande campione.

La folla sportiva romana, che è accorsa ad assistere a questo settimo « Reale Premio di Roma », deve convenire che noi non s'era esagerato alla vigilia quando, nella presentazione della corsa, s'erano promesse mirabili cose. Siamo lieti di tutto questo come

di una vittoria nostra. Infatti si deve essere lieti che sia ormai un vanto dello sport automobilistico italiano il possedere un autodromo come quello del Littorio, concepito ed ideato e realizzato con meraviglioso intuito e con stupefacente rapidità: e bisogna, anche, compiacersi che due enti quali la Compagnia Nazionale Aeronautica e l'Automobile Club di Roma - creatrice la prima dell'autodromo, il secondo organizzatore della prima grande manifestazione automobilistica internazionale - attraverso l'oprosità e la fattività di uomini come il conte Bonmartini, dinamico ideatore della pista, e il barone Lazzaroni, competentissimo ed appassionato commissario dell'A. C. organizzatore, abbiano saputo e voluto portare al grande successo che ci conforta.

Una data di più nel libro d'oro dello sport e della tecnica e della genialità costruttiva nazionale; una data, anzi, che si identifica con una vittoria.

Ora la strada è aperta e non siamo, forse, che al primo successo: l'avvenire dovrebbe portarci ad altri trionfi, giacchè non è sulle parole o sul gioco di momentanee favorevoli condizioni che il VII « Reale Premio di Roma » e l'autodromo del Littorio hanno vinto questa loro battaglia, ma in virtù di una realtà concreta e luminosa. Che di più, ripetiamo?

La manifestazione, dal lato tecnico e dal lato sportivo, ha pienamente soddisfatto. Eccellenti e regolarissimi sono i risultati; continuo, vivo, talvolta palpitante, lo interesse sollevato dalle gare.

In linea tecnica e in linea sportiva, infatti, la piena vittoria della « Maserati », che ha realizzato il non piccolo exploit di vincere due batterie e la finale, nella quale i primi tre posti sono stati occupati da macchine del modesto e tenacissimo costruttore bolognese, non può dar luogo alla minima contestazione. Ernesto Maserati con la sedici cilindri ha vinto regolarissimamente piegando, prima, la « Bugatti » di Varzi, poi, regolando a piacere la sua corsa su quella dei colleghi che montavano vetture della sua stessa marca. La finale, che era la gara più attesa ed anche la più dura e severa, ha veduto bal-

zare al comando Varzi con la « Bugatti ». Maserati Ernesto, partito leggermente arretrato, prendeva la seconda posizione. I cento metri di vantaggio di Varzi al primo giro, lentamente, andavano diminuendo nell'incalzante inseguimento di Ernesto Maserati. I tempi dicono meglio delle parole: al quinto giro Varzi aveva 3" e 1/5 su Maserati; al decimo giro, il distacco fra i due era sceso ad un secondo appena: quaranta brevissimi metri!

Le macchine si sarebbero, forse, scambiate il posto. Ma ecco l'insidia di una gomma a Varzi ed ecco la « Maserati » 16 cilindri filare sicura in testa. Da questo undicesimo giro alla fine, la lotta per la vittoria non ha avuto, come si suol dire più storia. Varzi, infatti, al box cambiava la gomma e riprendeva a girare. Ma la 16 cilindri era ormai troppo lontana e i tempi sul giro non permettevano di pensare a una sicura ripresa di Varzi. Al 33° giro, infine, la « Bugatti » del campione italiano accusava lo sforzo e si fermava definitivamente al box. La vittoria della « Maserati » prendeva la proporzione di un vero trionfo: prima la sedici cilindri, seconda la otto cilindri di Dreyfus, terza la 1700 otto cilindri di Biondetti.

Il VII « Reale Premio di Roma », nei risultati della finale, offre interessanti considerazioni al tecnico: in prima linea v'è la rivincita clamorosa della « Maserati », la quale, dopo le poco felici giornate di Tunisi e di Montecarlo, ha potuto, in un campo di gara di assoluta parità, riaffermare le sue doti di eccellente vettura da corsa, potente, veloce e sicura; in secondo luogo - e la constatazione non è meno importante - dal lato strettamente tecnico - v'è la vittoria della 16 cilindri, macchina di caratteristiche costruttive veramente originali, con due motori affiancati, agenti su un solo albero di trasmissione, la sola macchina di questo tipo che in definitiva possa considerarsi pienamente riuscita.

Gli appassionati di sport automobilistico intenderanno il valore e il significato di questa brillante rivincita della « Maserati ». E' un poco come il premio alla capacità del costruttore ed è, soprattutto, la riprova di una eccellenza che gli ultimi insuccessi, dovuti più che altro a sfortuna, potevano aver troppo sollecitamente fatta dimenticare. Le macchine « Maserati », in condizioni normali, possono va-



FAGIOLI

lidamente lottare per la vittoria contro tutte le rivali italiane e straniere; dopo Tunisi e Montecarlo, il VII « Reale Premio di Roma » riporta ad una stessa altezza « Maserati » e « Bugatti » e riapre una battaglia che conoscerà altri emozionanti episodi.

Osservando il comportamento delle vetture nelle batterie e nella finale altrettanto interessanti osservazioni si possono fare. A parte il netto successo della sedici cilindri « Maserati », macchina che per le sue

caratteristiche costruttive e per il fatto di detenere un record del mondo di velocità in rettilineo, deve considerarsi a parte come il prodotto di una autentica genialità di progettista e di tecnico, sta anche che alla distanza quasi tutte le vetture « Maserati », almeno quelle seriamente preparate, si siano potute imporre. La sola vettura che abbia avuta qualche noia è stata la 2500 di Fagioli; in batteria per una candela sporcatasi alla curva della ripresa, ma che altro per il rallentamento imposto dalla fermata quasi assoluta; nella finale per la rottura di una fascia di fissaggio di un manicotto del tubo dell'olio dal serbatoio al motore. In batteria Fagioli, che aveva tenuta la testa ventidue giri, arriva secondo dietro Varzi; in finale, riparato, il piccolo guasto, finiva regolarmente la corsa.

Tutto sommato, il VII « Reale Premio di Roma » deve considerarsi come la riaffermazione assoluta della « Maserati » ed anche la dimostrazione delle effettive possibilità avvenire delle sue vetture. Le altre vetture hanno accusato lo sforzo: le « Bugatti » di Varzi, Nuvolari, Minozzi, una delle « Talbot » e molte delle vetture piccole. Infatti la batteria 1100 è stata quella che ha veduto la selezione più severa. Sia stato il treno imposto da Scaron, sia stato altro, non conta, come non conta che su dodici partiti ne siano arrivati sette, perchè tutti e sette, l'« Amilcar » di Scaron compresa, hanno accusato lo sforzo arrivando in non troppo buoni « andizioni ». Anche la batteria fino a 2000 cmc., vinta da Biondetti su « Maserati » 1700 ad ottima media, ha veduta una severa selezione, mentre le batterie da 2000 a 3000 e oltre 3000 cmc. hanno avuto il cento per cento di arrivati al traguardo. Da notare che la batteria da 2000 a 3000 vinta da Varzi ha fornito la media migliore della giornata sulla distanza di 100 chilometri e la velocità più alta sul giro (Varzi) ugualgiata soltanto da Ernesto Maserati pure nella batteria oltre 3000 cmc. In finale soltanto Varzi segnava il record assoluto in 1'28" 2/5 inferiore di un quinto al suo tempo e a quello di E. Maserati in batteria.

Si può riassumere, allora. In linea tecnica il VII « Reale Premio di Roma » ha pienamente corrisposto all'attesa. Ha cioè riportata all'altezza delle vittorie del 1930 la « Maserati » e ha riaperta una interessantissima battaglia fra « Maserati » e « Bugatti », le due macchine prettamente da corsa che si debbono, forse, considerare le più veloci attualmente; ha veduto ardire la vittoria a un tipo di vettura che al solo Maserati è riuscito di far funzionare con sicurezza e con eccellenza di risultati; ha collaudato dal lato tecnico il nuovo autodromo che è apparso alla visione diretta come uno dei più suggestivi e dei più belli che si conoscano; infine ha portato alla grande fama un giovane guidatore modesto e forte e, con esattezza, ha anche permessa una perfetta graduazione di valori, giacchè all'autodromo, le macchine e i piloti, si possono seguire da un punto all'altro con impagabili vantaggi per l'obiettività e la serenità di ogni giudizio. Se ne convenga: non è poco. Le gomme hanno magnificamente resistito alla velocità, alla pista e all'alta temperatura. Una sola panne di gomme: quella, tuttavia di Varzi.

Due parole sui corridori. Ernesto Maserati ha avuta, finalmente, la sua grande giornata. Ne siamo lieti. Ernesto Maserati, da molti anni, attendeva la sua consacrazione fra i grandi campioni. E' un modesto e la vittoria lo ripaga di un lungo oscuro lavoro. Ernesto Maserati ha il vanto di aver riportate alla vittoria le macchine del fratello: alla soddisfazione sportiva s'unirà anche quest'altra non piccola gioia, per lui da anni abituato alla dura oscura fatica del-

l'officina e alla severa battaglia impegnata per un ideale comune.

Il modo in cui Maserati è giunto al successo dispensa da facili commenti elogiativi: inseguitore inesorabile di Varzi nei primi dieci giri della finale, aveva avvicinato il campione italiano fino a dare l'impressione di dover passare in testa; poi è stato calmo e sicuro dominatore. La classe di Ernesto Maserati è quella che è, ma una cosa la prova in particolare: il giro veloce segnato in batteria senza lotta e con facilità a oltre 162 di media, di un solo quinto di secondo peggiore di quello di Varzi. Bravo « Ernesto », bravo di cuore!

Tutti gli altri corridori, dopo il vincitore, hanno lottato con generosità e coraggio. Varzi, prima di tutti, gran velocista e grande tattico. Dreyfus, finalmente risparmiato dalla sfortuna; Fagioli, sfortunatissimo invece; Biondetti, veloce e sicuro e veramente a posto sia in batteria che nella finale.

Ma ecco anche Ruggieri, il quale ha compiuto il tour de force di correre la batteria 2000, quella oltre 3000 e la finale, insegnando un duello a fondo con Nuvolari nella batteria 2000 e finendo ottimo quarto in finale: ecco Cerami, Savi, Castelbarco, Minozzi, tutti bravi e tutti non ugualmente assistiti dalla fortuna. Nuvolari è stato tradito dalla macchina nelle batterie e nella finale, ma ha lottato con un impeto e una volontà meravigliosi. Sebastiani, Balestrero, Pedrazzini e Muty sono stati ritardati per incidenti di macchina.

Nella batteria 1100, Scaron, ottimo pilota con una velocissima vettura, ha vinto facilmente e si è fatto ammirare. De Caroli e Ardizzone sono stati i suoi due più tenaci avversari. Comotti e Premoli sono stati messi fuori corsa per guasti di macchina, ma hanno potuto dimostrare le loro ottime qualità. Tutti gli altri non hanno potuto fare grandi cose, perchè ritardati dalle macchine che avevano ceduto. Da segnalare, tuttavia, il tenace Attili, Gigi Platè e Del Re.

Una cronaca dettagliata delle batterie e della finale non ci pare necessaria, tanto più che le osservazioni più interessanti sono state fatte. Dovremmo fatalmente ripeterci. Comunque si può dire che nella batteria 1100 Scaron, passato in testa al primo giro, non ha più avuto noie fino al traguardo, malgrado che negli ultimi giri il motore non avesse il ritmo più regolare. Premoli e Comotti, dopo Scaron avevano le vetture più veloci, ma sono stati costretti al ritiro da guasti. De Caroli e Ardizzone, quest'ultimo con una « Delage » munita di un motore ricavato dal 12 cilindri Delage 2000, al quale è stata levata una delle due file di sei cilindri, hanno facilmente tenuta la terza posizione seguiti da lontano dal Del Re, Platè e Attili.

La batteria 2000 ha veduto, all'inizio, in testa Nuvolari seguito da Ruggieri, Castelbarco (Bugatti 8 cilindri 1500 cmc) Pedrazzini, Savi e Biondetti. Fino al quarto giro Nuvolari è stato in testa, ma al quinto passava primo Ruggieri, al sesto ripassava ancora primo Nuvolari seguito da Ruggieri e Biondetti, che si era venuto facendo irresistibilmente luce. Poi Nuvolari si fermava per guasto e Biondetti superava Ruggieri seguito, a sua volta, da Castelbarco e Savi. Pedrazzini si ritirava e Minozzi, che aveva avuta una fermata al box, riprendeva terreno.

Al 15. giro Ruggieri aveva noie di motore. Al 20 giro Biondetti, Minozzi, Castelbarco e Savi si seguivano nell'ordine. Ruggieri si era ritirato per guasto. Poi Minozzi arretrava ancora e Biondetti vinceva facile seguito da Savi, Castelbarco, Minozzi e Balestrero.

La batteria 3000 vedeva cinque partenti: Fagioli, Varzi, Dreyfus, Nuvolari e Cerami. Fino all'undicesimo giro i corridori si inseguivano in questo ordine con Fagioli e Varzi, ora vicini l'uno all'altro,

ora un poco più distaccati. Al dodicesimo giro Cerami superava Nuvolari, che aveva noie di accensione. Niente di nuovo fino al 22. giro durante il quale Fagioli sporcava una candela alla curva della ripresa. Varzi passava primo, dopo aver segnato il giro più veloce a oltre 162 di media. Cinque partiti e cinque arrivati. Dreyfus, partito in terza posizione, aveva sempre mantenuto la posizione.

La batteria oltre 3000 è stata senza storia. Sono partite la 16 cilindri di E. Maserati e l'« Itala » di Ruggieri. La 16 cilindri vinceva senza lotta, ma al 25. giro Maserati uguagliava il tempo di Varzi in 1'28" e tre quinti.

Della finale si è detto. Fino al 10. giro è stato primo Varzi partito in testa. Maserati E. si è sempre avvicinato fino ad essere a un solo secondo. Poi Varzi aveva la panne di gomma e doveva perdere tempo. Primo E. Maserati, secondo Fagioli, terzo Dreyfus, quarto Minozzi, quinto Biondetti, poi gli altri già lontani. Niente di nuovo fino al 21. giro, durante il quale Fagioli si fermava al box per sfilamento del manicotto dell'olio. Varzi passava terzo al 23. giro, dietro E. Maserati e Dreyfus e seguito da Biondetti, che aveva superato Minozzi e Ruggieri. Al 33. giro Varzi si ritirava per guasto e la corsa non aveva più storia, con tre Maserati in testa: la 16 cilindri, la 2500 di Dreyfus, la 1700 di Biondetti. Scomparsa Minozzi e si faceva luce Ruggieri seguito da Cerami e Fagioli rimasto sportivamente in corsa dopo il piccolo guasto.

Alte Autorità dello Stato e dello sport hanno assistito alla corsa che ha avuto quindi un pubblico di eccezione. Nella tribuna d'onore erano presenti S. E. Balbo; S. E. Acerbo; S. E. Gazzera; S. E. Giunta; S. E. Riccardi; il dott. Arnaldo Mussolini con i figli del Duce; l'on. Lando-Ferretti; S. E. Montuori; il Segretario Federale dell'Urbe, Nino D'Aroma; il gen. Teruzzi; il Principe d'Assia, l'ex-Re dell'Afghanistan, Aman Oullah; i senatori Gallenga e Visconti di Modrone; gli onorevoli Ciarlantini, Polverelli, Orsolini-Cencelli, Sardi, il marchese Guglielmi; il conte Bonmartini; il comm. Vincenzo Florio; il console Candelori.

Le partenze delle batterie sono state date da Vincenzo Florio (1100) dal barone Federici, Presidente del RACI (2000), dal barone Lazzaroni, Commissario dell'A. C. Roma (3000), dal marchese Di Bagno, direttore della corsa (oltre 3000). La partenza della finale è stata data da S. A. R. il Principe d'Assia.

Davanti a questi spettatori d'eccezione e a una fittissima folla, il VII « Reale Premio di Roma » ha ottenuto il successo completo che si è detto. La organizzazione, curata in modo esemplare, ha completato il quadro grandioso dell'autodromo e resa impeccabile la manifestazione per la quale l'Automobile Club di Roma, con alla testa il barone Lazzaroni, il marchese Di Bagno e tutti i loro collaboratori, si è impegnato a fondo e ha vinto in pieno la sua bella battaglia.

CORRADO FILIPPINI

Il VII Reale Premio Roma chiude la prima fase riportando Maserati e Bugatti allo stesso livello

La stagione sportiva 1931, attraverso le movimentate vicende delle prime quattro grandi prove di velocità, è giunta col VII « Reale Premio di Roma », ad un punto culminante che chiude, nello stesso tempo, il primo periodo dell'attività. Alessandria, Targa « Florio », « Gran Premio d'Italia » e « Reale Premio di Roma » sono le quattro grandi gare passate; bisognerà attendere l'agosto prima d'avere un'altra manifestazione di velocità in circuito valevole per la classifica del campionato marche e piloti.

Il significato tecnico di una vittoria

Il primo periodo è stato dei più brillanti e dei più movimentati. Tanto vero che ben quattro corridori si trovano oggi alla pari con un punto ciascuno nella classifica del campionato assoluto e sono Varzi (Alessandria) Nuvolari (Targa « Florio »), Campari (« Gran Premio d'Italia »), E. Maserati (« Reale Premio di Roma »). La classifica marche vede una situazione, presso a poco, uguale; infatti Alfa-Romeo e Maserati sono alla pari con due punti a testa: Alfa-Romeo, che ha vinto la Targa « Florio » e Monza; Maserati, che ha occupato il primo posto fra le vetture italiane ad Alessandria e che ha vinto a Roma.

Tutto ciò non è senza significato e senza ragione. In effetti oggi i valori meccanici sono tali che la maggiore incertezza e il più alto interesse sono assicurati per l'avvenire; e la stessa battaglia fra i corridori è tanto aperta che non si saprebbe, davvero, chi additare come il miglior candidato.

Non importerà, crediamo, rian dare alle fasi delle manifestazioni passate. Gli sportivi ricordano. Lo ultimo episodio, e non, certo, il meno bello e il meno interessante; è stato questo di Roma sul quale ancora due parole si possono dire.

Dal lato tecnico noi riteniamo che il « Reale Premio di Roma » abbia, in definitiva, svolta una ottima funzione. Che abbia vinto Maserati, per un momento, non conta; Maserati merita moltissimo e la vittoria premia un uomo di grande valore, ma non è di questo che intendiamo parlare: è del significato tecnico della vittoria delle macchine del costruttore bolognese. È molto interessante che abbia vinto la sedici cilindri. Chiunque sappia, anche alla lontana, di sport automobilistico, può avere una idea di che cosa significhi la vittoria di una macchina di tali caratteristiche costruttive. Basterà ricordare che la sedici cilindri Maserati è la sola vettura di questo tipo che funzioni con assoluta regolarità e con soddisfacentissimi risultati. Concepita come vettura da record, la sedici cilindri dopo, come si potrebbe dire, avere assolto il proprio... dovere a Cremona nel riu-

scito record sui dieci chilometri a lancio, oggi è anche una vettura da impiegare in circuito e in gare di lunga distanza. Le difficoltà tecniche, per ottenere il risultato sono state molle. Si pensi all'accoppiamento dei due motori e si pensi ai problemi relativi alla maneggevolezza della macchina in curva e in frenata, ai problemi degli organi di trasmissione.

Maserati ha risolto ogni questione e lo si è veduto ieri; non solo la sedici cilindri era la vettura più veloce in senso assoluto, ma, malgrado il maggiore ingombro e il maggior peso (oltre mille chilogrammi) non era la meno maneggevole, la meno stabile, la meno frenata, la meno resistente e sicura. Con l'intervallo di appena un quarto d'ora, durante il quale alla macchina non vennero che riempiti i serbatoi e cambiate le gomme posteriori, E. Maserati ha coperto con la sedici cilindri 340 km. a velocità oscillanti fra i 153 e i 160 km. orari su una pista che ne consentiva, come massimo, poco più di 162.

Il giro-récord di Varzi

Le parole non contano; sono i fatti che convincono e che dicono le effettive qualità della sedici cilindri nella uale Maserati, in prove di velocità e di lunga lena, avrà sempre un formidabile strumento di battaglia.

Ma il VII « Reale Premio di Roma » ha detto ancora qualcosa. Si è scritto che Roma, fra la Maserati 2500 e la Bugatti 2300, ha confermato i risultati di Tunisi e di Montecarlo, cioè confermata una superiorità della Bugatti.

Noi non siamo dello stesso parere. Non basta, infatti, per affermare questo, citare il giro record segnato da Varzi all'autodromo; e non si può dire che Varzi, in batteria, sia passato davanti a Fagioli solo al 22° giro perchè la sua tattica era quella. Varzi, a nostro avviso, è passato per due ragioni: prima di tutti perchè è... Varzi e tutti intendono cosa si vuol dire; poi perchè, effettivamente Fagioli, alla curva della ripresa, affrontata forse con troppo impeto ha leggermente sbandato all'uscita perdendo terreno e lamentando, per di più, il cattivo funzionamento di una candela.

Nessuno, crediamo, fra gli stessi corridori vorrà torcere il naso se riteniamo Varzi il nostro miglior guidatore. Sommate questa sia pure leggera superiorità del campione al piccolo incidente di Fagioli e l'esito della batteria trova una ragione, senza andare ad avventurarsi in una affermazione di superiorità della Bugatti 2300 sulla Maserati 2500, difficile da provare a parole e non apparsa nemmeno dai fatti; a stare a quello che si è veduto all'autodromo. Perchè, dopo tutto, le 2500 hanno tenuto la stessa andatura della Bugatti e tanto Fagioli quanto Dreyfus (che han-

no compiuto in batteria e in finale due bellissime e impeccabili gare, guidando con stile perfetto) non hanno visibilmente perduto terreno; e perchè il giro veloce della Bugatti noi amiamo considerarlo più il prodotto della grandissima classe di Varzi, che quello di una netta superiorità del suo mezzo.

Il G. P. di Francia

Del resto, non mancheranno altre corse. Il 21 di questo mese si corre a Montlhery il « Gran Premio di Francia » sulle dieci ore con Bugatti, Alfa-Romeo e Maserati in lizza con le squadre ufficiali. Non riteniamo che il « Gran Premio di Francia » sia particolarmente adatto alla Bugatti e alla Maserati; ma non importa: in gare di velocità in linea di minore lunghezza Maserati e Bugatti potranno misurarsi altrove. Alfa-Romeo, assente a Roma, sarà presente a Montlhery e ad altre gare. Con un terzetto simile le prossime gare promettono mirabili cose.

Il VII « Reale Premio di Roma » riporta, intanto, Bugatti e Maserati su una stessa linea. E fra i grandi assi mette oramai E. Ma-

serati, campione che attendeva e meritava il grande successo. Il giovane fratello del costruttore bolognese, a Roma, ha fatto vedere di qual classe sia; per lo stile, la compostezza, la facilità di guida e l'audacia consapevole. Il suo giro in 1' 28" 3/5 vale moltissimo per un giudizio assoluto. A parte Varzi, che anche non vincendo ha fatto vedere la sua grandissima classe, il VII « Reale Premio di Roma » ha permesso a Dreyfus, Fagioli, Biondetti e Ruggeri di imporsi nel loro pieno valore.

Si può concludere. Il VII « Reale Premio di Roma » è stata una bellissima manifestazione sotto tutti gli aspetti. V'è stata la consacrazione del nostro nuovo e più originale autodromo e quella di una vettura italiana e di un nuovo grande campione. Non sono motivi di secondaria importanza e bisogna ancora una volta citare il conte Bonmartini e il barone Lazzaroni, gli uomini cui si debbono in gran parte la creazione dell'autodromo e la perfetta organizzazione della settima edizione della più classica gara automobilistica romana.

C. F.