

# IL LITTORIALE

OMAGGIO - SPETT. UFFICIO SPORTIVO DELLA DIREZ. DEL P.N.F. STADIO NAZIONALE ROMA-AUT.

INSERZIONI: Tariffa L. 3 il millimetro - Piccola Pubblicità L. 0,60 per parola minimo L. 6 - Pubblicità finanziaria L. 5 - Rivolgersi Ufficio Pubblicità IL LITTORIALE, Roma, Via della Croce N. 71 UN NUMERO CENTESIMI 20

Quotidiano sportivo fondato da LEANDRO ARPINATI ORGANO UFFICIALE DEL C. O. N. I.

ABBONAMENTI: Italia 6 - Semestre L. 27; Trimestre L. 14 - Estero L. 50; Semestre L. 78; Trimestre L. 40 REDAZIONE e AMMINISTRAZIONE: Via della Croce, Num. 71 - Telefono: 64-323 UN NUMERO CENTESIMI 20

I più audaci motociclisti e le migliori macchine a confronto

## Per vincere il Gran Premio d'Europa sulla pista del Littorio occorrerà balzare dalla rombante rincorsa a tempo di record

### L'industria italiana impegnata contro la straniera in tre categorie

(M. C. d'Italia - Domani - partenze ore 9, 11, 14,30, 16,30)

Il « Gran Premio d'Europa » costituisce insieme con la « Sei Giorni Internazionale » la più importante manifestazione dello sport e dell'industria motociclistica di tutta l'annata e segna per l'Italia un avvenimento di eccezionale importanza per il significato che ha assunto l'aggiudicazione fatta al nostro Paese della sua organizzazione dal Congresso dei Clubs di tutta Europa. Il significato di questa gara trascende dunque il campo puramente tecnico e sportivo e fu già opportunamente da noi messo in luce. Ora mentre le ore della vigilia trascorrono per i concorrenti nelle ultime febbrili operazioni di messa a punto delle macchine e per il pubblico che domani affuirà in gran folla al magnifico Aeroporto del Littorio si avverte l'attesa della grande battaglia di centauri, a noi incombe il non facile compito dell'esame, sia pure sommario, delle probabilità di ciascuno dei più quotati concorrenti, nonché dell'annuncio di quelle caratteristiche che danno una fisionomia tutta sua all'avvenimento.

#### La fisionomia della gara

Il « Gran Premio d'Europa » si annunzia, quest'anno, come una prova di velocità pura: della pista del Littorio che ne sarà l'agone non occorrerà ripetere dettagliatamente le caratteristiche. Abbiamo già illustrato le correzioni che vi sono state apportate dalla Compagnia Nazionale Aeronautica in grazia delle quali essa è divenuta uno dei tracciati più



I più quotati nella prima categoria. Da sinistra a destra: Taruffi (Norton); Tackena (F.N.); Moretto Amicaro (Guzzi); Aranda (Rudge); Ghersi (Rudge); Bandini (Guzzi).

in questa categoria non è possibile non dare il merito augurale benvenuto, ma tutto questo non esclude le sorprese. Se Taruffi potrà ingaggiare a fondo il duello di velocità con Bandini questi dovrà chiedere tutto alla sua macchina e si dovrà decidere solo all'ultimo la lotta asprissima, nella quale comunque figureranno da vicino Mario Ghersi con la Rudge, Amicaro Moretto con la Guzzi o il bravo Lagomarsino con la Norton contro il lotto di tutti gli stranieri capeggiati da Tackena e Aranda. Naturalmente tutte queste nostre previsioni sono suscettibili di troppe influenze alla vigilia non valutabili per poter essere profetiche infallibili e non del tutto prive dell'influenza di convinzioni personali, scorse però di prevenzioni verso coloro che abbiamo messo in seconda linea, ma che ripetiamo, hanno tutte le possibilità di affermarsi vittoriosamente.

#### Tempi e medie

Abbiamo preso anche per opportuno tener conto nell'esame dei tempi e delle medie prevedibili la diversa conformazione della pista rispetto alle gare del passato e le lievi differenze di chilometraggio totale. I risultati dello scorso anno non sono quindi senz'altro confrontabili con quelli che domani saranno raggiunti. Comunque ricordiamo che nella categoria 175 su 160 km. di



Gli « assi » della categoria 350. Da sinistra a destra: Mellors (New Imperial); Handley (Velocette); Soenius (Norton); Longmann (O. K. Supreme).

adatta alle alte velocità di tutta Europa. Deve essere tuttavia sempre tenuta presente la necessità di disporre di un mezzo velocissimo, ma anche dotato di adatti rapporti per superare con la maggiore facilità e rapidità quella curva a nord che ha sostituito la famosa curva della ripresa eliminandone la difficoltà forse soverchia ma che non ha escluso completamente dal gioco della gara un tratto brevissimo nel quale

km. 196,650, in 60 giri. Differenze sia pure minime ma delle quali si deve tener conto nel valutare le medie totali e quelle sul giro che saranno ottenute e nel confrontarle con quelle del passato. Per il resto le linee fondamentali del « Gran Premio d'Europa » corrispondono a quelle del « Premio Reale di Roma » dello scorso anno, ad eccezione del carburante prescritto che come si è già avuta occasione di accennare sarà una miscela al 50 per cento di benzolo e benzina. Né ci ripeteremo ad accennare le sostanziali differenze che questo carburante richiede nella costruzione dei motori, ai quali può essere in conseguenza variato il rapporto di compressione. Chiarito così, per sommi capi, l'aspetto tecnico della gara non ci resta che passare in rassegna il folto stuolo dei concorrenti.

#### Un lotto eccezionale

A differenza di quanto avviene in altre gare la lista dei concorrenti al « Gran Premio d'Europa » non si presta ad una prima eliminazione sulla base del valore individuale dei protagonisti. In altre parole fra gli iscritti non appare subito individuabile quel contingente che di solito è destinato a far numero e che non può sulla carta vantare diritti di pronostico del vincitore. Fra i numerosissimi partecipanti alla gara di domani non vi sono, si può dire, le figure secondarie.

Per quanto non si sia adottato il sistema della corsa ad invito, che dà modo di selezionare i concorrenti di raggiunto ugualmente lo scopo di presentare al pubblico in ciascuna delle tre distinte categorie, che costituiranno altrettante corse a sé stanti, un complesso di parti di elite. A parte la considerazione che automaticamente quasi ogni Nazione rappresentata avrebbe inviato, come difatti è avvenuto, il fior fiore dei suoi campioni, si poteva presumere che nel campo nazionale sarebbe

stato necessario ricorrere a nomi meno noti per completare il lotto dei partenti. Nulla di tutto ciò. Non vi è un nome fra quelli della lista dei partenti che non si presenti con un passato degno con titoli tali da garantire che gli « assi » più famosi si troveranno accanto giovani capaci in tutto di emularli. Ed è anche da notare che la qualità e la quantità vanno per una volta almeno d'acc-

M. M., Zini con la C. M. I titoli degli stranieri sono noti in quanto essi rappresentano il fior fiore del motociclismo germanico ed ungherese. Fra i nostri vi sono Tonino Benelli, campione italiano, e Tigli, vincitore del Raid Nord-Sud nel 1925, di un Gran Premio Reale e di numerose altre prove importanti. Brachieri che è si può dire alla pari con Benelli come risultati complessivi nelle gare italiane delle ultime annate. Miele e Borghese che son gli allievi del motociclismo partenopeo. Quest'ultimo per di più conta oltre ad un recente lusinghiero successo in patria anche un'affermazione all'estero. Infine Serafini è un giovane promettente allievo di Benelli il quale lo ritiene maturo per tentare la prova che dovrà conferirgli i galloni.

Fra i coefficienti però che devono servire di base ad un pronostico non bisogna dimenticare, anzi è da mettere in prima linea anche la macchina. La rappresentanza dell'industria germanica in questa categoria è delle più temibili. La D.K.W. con il suo motorino generoso dotato di raffreddamento ad acqua ha al suo attivo dimostrazioni di velocità pura da conferire senz'altro diritto alla vittoria su di una pista come quella del Littorio. Fra la Benelli e la M. M. vi è forse un lieve margine di velocità a favore di quest'ultima. La Moretto di primo è una novità per quanto il suo motore Miller Balsamo sia noto come uno dei migliori in questo campo. La C. F. infine può allineare i suoi trionfi in vari circuiti stradali.

Ne risulta che l'andatura di gara sarà ritrattata fin dall'inizio, a fondo. Ciò tenderà a mettere in luce soprattutto la maggior resistenza alla velocità prolungata di piccoli motori ai quali la tecnica moderna ha conferito una potenza specifica pari a quella che una decina di anni fa avevano solo motori di doppia cilindrata. Entrerà poi in gioco l'abilità dei guidatori nel regolare lo sforzo del mezzo meccanico nel dosare le possibilità ed arrivare in fondo chi avrà meglio temperato tutti questi fattori.

Per chi vuole assolutamente dei nomi diremo che Benelli, Winkler e Tigli sono il terzetto dal quale ci sembra dovrà uscire il vincitore, senza naturalmente escludere gli altri che abbiamo nominato da una bella affermazione. In un lotto di undici partenti

della 250 cmc. troviamo contro la sola italiana Guzzi i nomi della O. K. Supreme, della D. K. W. e della Rudge. La marca di Mandello che ha mietuto trionfi indisturbata nelle corse italiane dalla annata passata e del 1930 sia con la partecipazione isolata dei suoi corridori sia con quella ufficiale, si trova così per la prima volta quest'anno a misurarsi di nuovo con

che porterà più avanti i limiti di velocità finora segnati. Ancora Longman ma questa volta in compagnia di Handley e di Mellors nel campo inglese, e Milhous per il Belgio, Soenius per la Germania figurano fra gli stranieri; poiché riteniamo improbabile la partecipazione di Franco, Rosenberg, e dei francesi della Jonghi, saranno allo starto.



I migliori della categ. 250 cmc. Da sinistra a destra: Panella (Guzzi); Prini (Guzzi); Brusi (Guzzi); Nocchi (Guzzi)

quelli avversari dei quali dimostrò di saper stare a pari anche fuori i confini d'Italia. Panella, vecchia volpe, Brusi e Nocchi ardenti ed audaci sono i difensori della Guzzi, Longman è l'asso inglese che non teme confronti. Winkler è il campione germanico del più recente successo. Le Rudge, infine, della « Scuderia Ferrari » saranno affidate a Baschieri che fa la sua comparsa in questa categoria e ad Aldighetti un giovane valeroso e promettente. Sulla base delle prove passate non può esservi dubbio che Longman, Panella, Winkler prevalgano per i favori del pronostico. Ai rappresentanti della scuderia modenese, anche perché in sella a macchine nuove, dobbiamo accordare minori probabilità che a Brusi, Nocchi, Prini e Cimatti intercalato ai quali vediamo in gara lo spagnolo Moxo, che è un astro sorgente.

Anche in questa categoria si fletterà forte assai e le medie delle quali parleremo poi saranno elevatissime. « Assi », e « cannoni », E veniamo alla 350 cmc. che sarà forse la più affollata e quella

percorso e con la curvella della ripresa affrontata 50 volte, Tonino Benelli lo scorso anno vinse il « Reale Premio Roma » in ore 1:25:50/3/5 alla media di 110,543 all'ora. Quest'anno si andrò più oltre e di non poco se i motori terranno bene fino alla fine e se la lotta non eliminerà prematuramente i migliori. Più evidente sarà l'influenza delle variazioni della pista nel tempo del giro più veloce: contro i 20'3/5 dello stesso Benelli pari a 119,92



TIGLI su M. M., categ. 175

all'ora, ci possiamo aspettare un 1'34 almeno pari a 123,521 all'ora. Per la 250 cmc. il vincitore dello scorso anno Panella ottenne i 1:18,153 sul percorso totale che non esitiamo a preconizzare questa volta largamente superati come pure i 1:23,924 sul giro che dovrebbero arrivare a 130 con il tempo di 1'30" contro quello di 1'56"1/5 dei record attuali. Quanto alla 350 che Tenui vinse in ore 1:37:56/1/5 alla media di km. 122,519, l'incremento ed il varo dei concorrenti la porteranno assai più velocemente alla vittoria. In particolare contro i 1:32,532 di media di Landi sul giro più veloce non sarà improbabile registrare un 1'25" che corrisponde a 135,705.

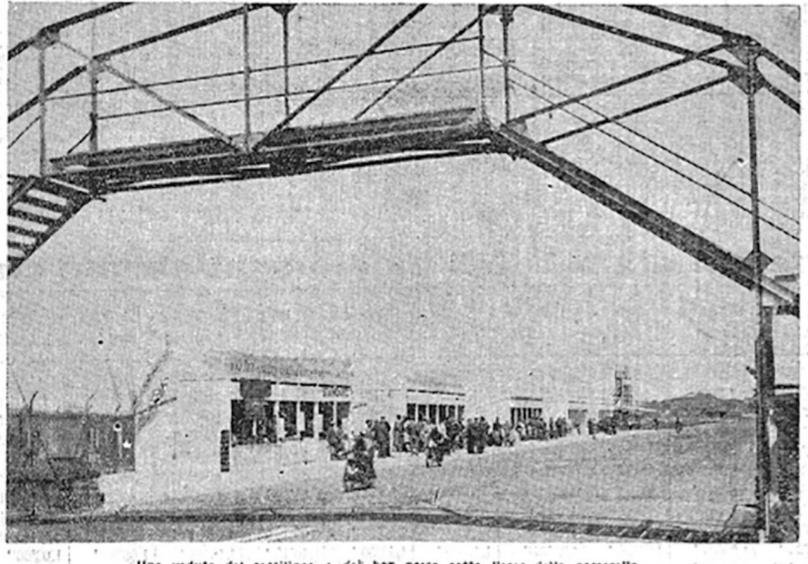
Infine Bandini ha girato in 1'24:19" che corrisponde a



BENELLI su Benelli, categ. 175

è giuoco forza rallentare e poi riprendere il più rapidamente possibile. Deve altresì essere rammentato che il percorso totale dell'a-

Da prosegua la grande vendita di **MALAFRONTI Mobili - Salotti e Tappezzerie** N. B. - Le GALLERIE di ESPOSIZIONE di Viale Regina Margherita, 83 (presso Piazza Buenos Ayres) sono aperte per i visitatori anche nei giorni festivi.



Una veduta del rettilineo e dei box presa sotto l'arco della passerella