



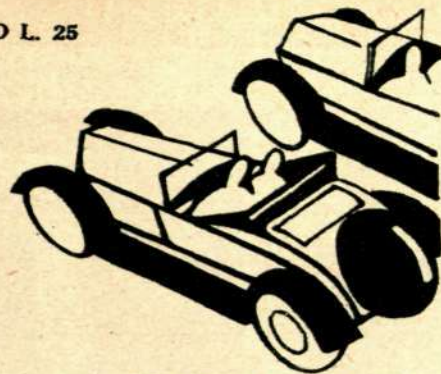
ESCE LA DOMENICA

C. C. POSTALE

ABBON. ANNUO L. 25

RACI

SETTIMANALE DELL'AUTOMOBILISMO ITALIANO



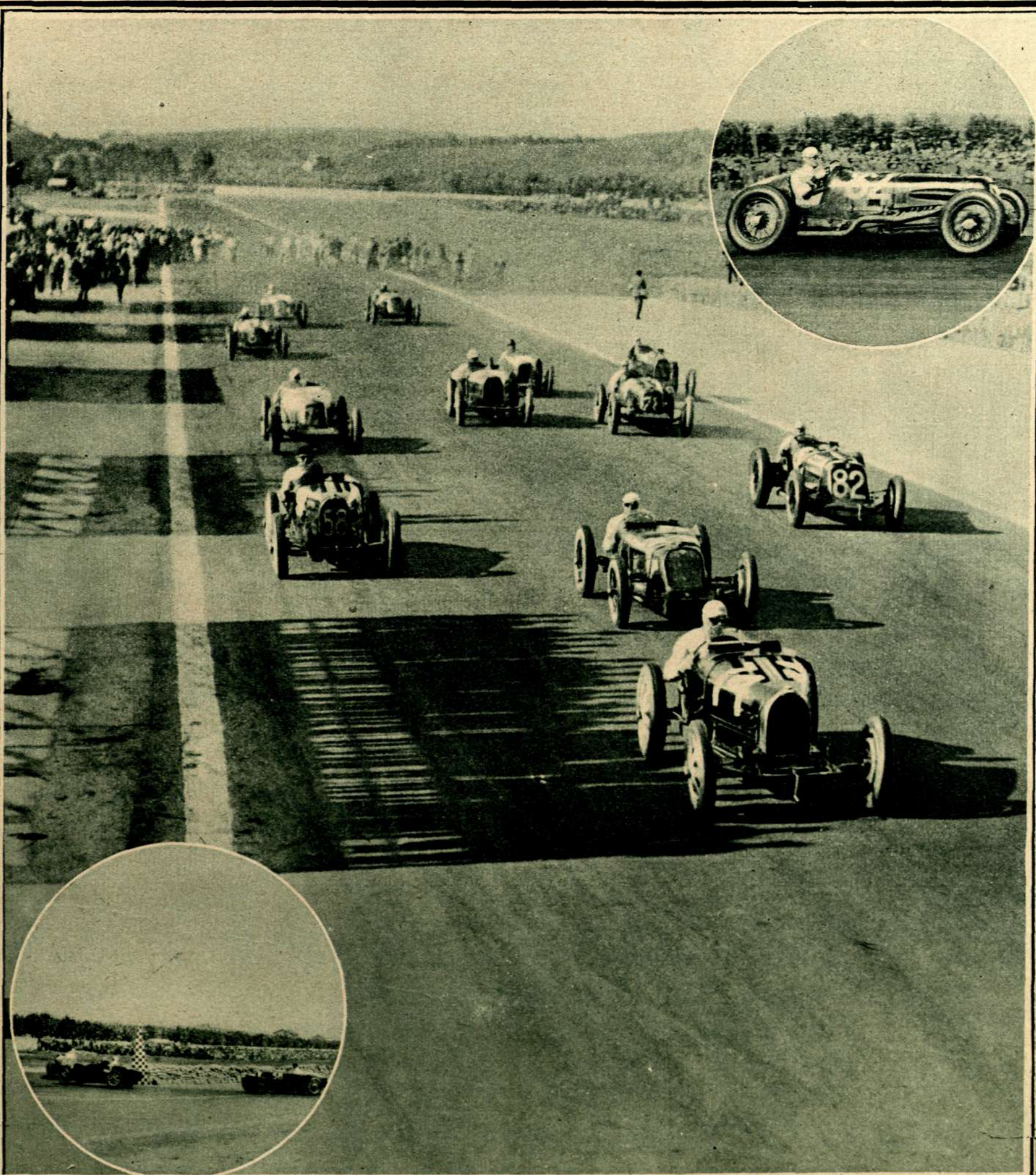
UN NUMERO L. 0.50

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

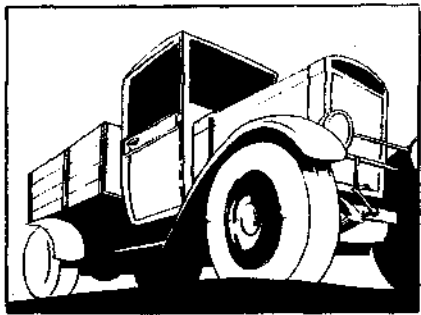
DIREZIONE - REDAZIONE - AMMINISTRAZIONE
ROMA - VIA PO, 14 - TEL. 85-851

14 GIUGNO 1931-IX - N. 24 - ANNO V

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

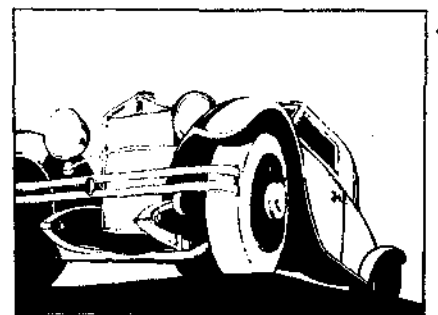


La veloce partenza per la finale del VII Reale Premio Roma, che all'Autodromo del Littorio ha visto un completo trionfo dello sport italiano.
In alto: Ernesto Maserati con la "Maserati 16 cilindri" corre a 200 chilometri all'ora verso la vittoria; *in basso*: I concorrenti alla "curva della ripresa": originale e selezionatrice caratteristica dell'Autodromo del Littorio.



R.A.C.I.

SETTIMANALE UFFICIALE
DEL REALE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA



Il Reale Premio Roma vinto da Ernesto Maserati

L'autodromo del Littorio ha iniziato la sua attività con un superbo trionfo italiano



Ernesto Maserati dopo l'arrivo vittorioso.

La pista, prevalentemente veloce, tanto da far superare i 160 chilometri sul giro, ha messo per la prima volta i piloti italiani a contatto con le curve sopraelevate che, tanto diffuse nelle piste americane, non avevano, prima che venisse realizzato il Littorio, alcuna applicazione in Europa.

Ora, se è vero che le sopraelevazioni facilitano il raggiungimento di alte velocità, eliminando molte cause di pericolo nelle gare, è altrettanto vera la necessità che i piloti prendano confidenza con questo genere di curve.

Assai importante, ai fini del progresso tecnico, si è rivelata la « curva della ripresa » che, con la sua « forcina », obbliga i concorrenti a fare un duro lavoro di freni e di cambi di velocità, sollecitando tutti gli organi meccanici della vettura, e mettendo in risalto l'abilità e il virtuosismo di guida.

Ora che l'Autodromo del Littorio ha così brillantemente esordito nel campo delle manifestazioni automobilistiche, si potrà iniziare, per la grande realizzazione sportiva di Roma, un fervido periodo di attività automobilistica ed aeronautica, dando incremento allo sport, facilitando il progresso della meccanica automobilistica, creando sempre nuovi ed entusiastici propositi alle attività del motore, sulla terra e nell'aria.

Domenica scorsa, mentre le macchine vertiginosamente si inseguivano sulla ben levigata pista, passando avanti agli aeroplani che sul campo attendevano di spiccare il volo, abbiamo avuto la sensazione precisa di quale importanza possa essere la collaborazione dello sport del volante con quello dell'ala, al fine di valorizzare e sempre più potenziare le energie della nazione.



Scaron, primo delle 1100 cmc.

Il VII Reale Premio Roma ha tenuto a battesimo l'Autodromo del Littorio che è stato assai brillantemente collaudato dalla grande manifestazione automobilistica organizzata dall'Automobile Club di Roma, perché la originale pista, che la Compagnia Nazionale Aeronautica, auspici il conte Bonmartini e il principe Lancillotti, ha costruito perifericamente all'Aeroporto del Littorio, si è rivelata ottima, sotto ogni aspetto, per le grandi prove del motore; e pienamente rispondenti alle finalità pratiche perseguite dai progettisti e dai costruttori si sono confermate le caratteristiche modernissime date all'Autodromo, che non trovano riscontro negli autodromi europei.

E al trionfale collaudo dell'Autodromo del Littorio si è accomunata la completa, brillantissima riuscita della gara dell'A. C. di Roma, che si è svolta senza un incidente, con una perfetta organizzazione, davanti ad una marea immensa di folla, venuta da ogni regione d'Italia, e che si è conclusa con un superbo trionfo dello sport, della tecnica, dei piloti italiani: di Ernesto Maserati sulla italianissima Maserati 16 cilindri.



Un gruppo di autorità presenti alla gara.

L'Autodromo ha avuto anche il grande ed alto merito di richiamare, come abbiamo già detto, una vera fiumana di pubblico, di spettatori appassionati da ogni regione d'Italia, e questo ha un grande significato ed una vasta portata ai fini della propaganda sportiva fra le masse.

Per tutto questo non è iperbolico affermare che il Reale Premio di Roma ha avuto davvero un pieno, clamoroso successo, e che l'Autodromo del Littorio ha decisamente rivelato sin dall'inizio la sua importanza, la sua utilità, la necessità della sua creazione in Roma, divenuta, ormai, centro di ogni più nobile ed alta iniziativa nazionale.

Ottima decisione è stata quella dell'Automobile Club di Roma, di far disputare la corsa a batterie e finale, con la formula che più di ogni altra ha dimostrato di appagare i desideri dei concorrenti e del pubblico e, in definitiva, di rispondere meglio di ogni altra alle finalità dello sport.

Con il sistema delle batterie e della finale, si evita una corsa troppo lunga, in continuità, che finirebbe con lo stancare, e contempora-

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 Scami.



In piena velocità sulla curva sopraelevata.

neamente si aggruppano uomini e macchine, che hanno, approssimativamente, le stesse possibilità, così che in gara vi è lotta e vivacità di contesa.

Nel VII Reale Premio Roma, prime a parte, agli ordini del gr. uff. Vincenzo Florio, sono state le 1100 cmc. che in 12 hanno preso il via. Sin dall'inizio, si è delineata la netta supremazia del belga Scaron, con una Amilcar decisamente più veloce di tutte le altre vetture concorrenti. Premoli ha tentato animosamente di tenergli testa, ma a causa della rottura di una tubazione dell'olio, è stato costretto, dopo pochi giri, al ritiro. Nessun altro è stato in grado di opporsi alla marcia vittoriosa del belga, la cui vettura, bassissima, perfettamente profilata e messa a punto in modo impeccabile, ha conquistato facilmente la vittoria ad una bellissima media, per quanto Scaron, dopo essersi assicurato un netto vantaggio, abbia rallentato l'andatura per non sfruttare il motore in vista della finale.

Interessante, fra le 1100 cmc., è stata la ottima prova della Delage di Ardizzone ottenuta dal dimezzamento di un motore Delage di 2000 cmc.

Ultimata la corsa delle vetturette, il Pre-

gliardo di velocità, fin tanto che Nuvolari ha avuto troncato il suo ardore da un guasto alla accensione che gli ha richiesto molto tempo per la riparazione, troppo perché il mantovano potesse entrare in finale. Dopo poco, anche la Talbot si arrestava per guasto e così i protagonisti della bellissima e appassionante corsa erano posti fuori gara, mentre il pubblico, trascinato all'ammirazione, tributava un caldissimo applauso ai due sfortunati campioni.

Si è fatto sotto, allora, Biondetti il quale, malgrado disponesse di una Maserati il cui motore marciava a perfezione, ma assai malamente carrozzata riguardo alla resistenza all'avanzamento, ha tenuto bravamente testa a

tutti vincendo di forza il suo gruppo. Brillantissima la corsa di Savi, egualmente su Maserati, che è stato un po' la rivelazione del Reale Premio di Roma. E non va tacita la bella corsa di Castelbarco e quella di Minozzi, che ha compiuto il giro più veloce.

La partenza alle vetture fino a 3000 cmc. di cilindrata è stata data dal barone Lazzaroni. Appena abbassata la bandierina a scacchi, Fagioli, il forte eugubino che attraverso tante prove si è dimostrato un sicuro dominatore della veloce Maserati 2500 cmc., è balzato al comando, seguito da Varzi, il quale era tallonato dal veloce Dreyfus che, anche, pilotava una Maserati 2500 cmc.

Il galliese ha tentato passare avanti con la sua Bugatti 2300 cmc., ma Fagioli ha bravamente resistito all'attacco e la terna velocissima ha continuato fino al 22. giro nel vertiginoso carosello. Ma al 22. giro Varzi ha tentato tutto per tutto e forzando al massimo, compiendo il giro più veloce che sfiora il record della giornata, eguagliato da Ernesto Maserati, è riuscito a superare Fagioli, vincendo per 5 secondi la batteria.

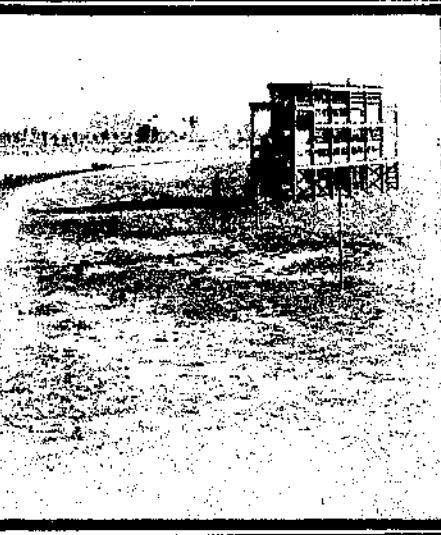
Ultimo gruppo a prendere il via è stato quello delle oltre 3000 cmc. che ha avuto soltanto due concorrenti: la Maserati 16 cilindri di Ernesto Maserati e la vecchia Itala di



A tutto gas sulla curva grande.

sidente del R.A.C.I., barone Federici di Abriola, ha dato la partenza alle 2000 cmc.; undici vetture, delle quali cinque Maserati, tre Bugatti, due Talbot ed una Itala.

Ardentissima si è subito rivelata la lotta tra la Bugatti di Nuvolari e la Talbot di Ruggeri. I due fortissimi piloti, con acceso spirito sportivo, dimentichi di ogni altra cosa, si sono buttati nella lotta accesa e generosa, impegnandosi a fondo, superandosi vicendevolmente, più volte ogni giro, in un impeto ga-



I finalisti imboccano il rettilineo delle tribune.

Perchè non vi eravate ancora decisi per la "6 cilindri"? Perchè aspettavate, da esperti automobilisti, una "6 cilindri" italiana che rispondesse a questi requisiti essenziali:

VELOCITÀ	SICUREZZA	STABILITÀ	SILENZIOSITÀ	COMODITÀ	ELEGANZA	ECONOMIA
a 100-105 km. all'ora; brillante anche in salita; ripresa istantanea.	freni idraulici alle 4 ruote resi anche più sicuri da due canalizzazioni indipendenti; freno a mano sulla trasmissione.	ampia carreggiata (metri 1,45); telaio abbassato.	cambio a terza silenziosa; balestre montate su silentbloc.	una guida facile; tutti i comandi sul volante; una vettura confortevole a 5 o a 6-7 posti.	carrozzeria dalla linea slanciata, modernissima; grande visibilità; quattro ampie porte.	nel prezzo d'acquisto e di esercizio: che costi meno di tutte le altre, che consumi poco, che sia di facile manutenzione.

PREZZI (Listino 16 Aprile 1931 - IX):

Mod. 522/C (5 posti)

BERLINA Lire 26.900
CABRIOLET ROYAL » 32.600

Mod. 522/L (6-7 posti)

TORPEDO Lire 28.000
BERLINA » 28.800

Paraurti, accessori d'uso - 5 ruote gommate
Prezzi franco Filiali Fiat Italia.

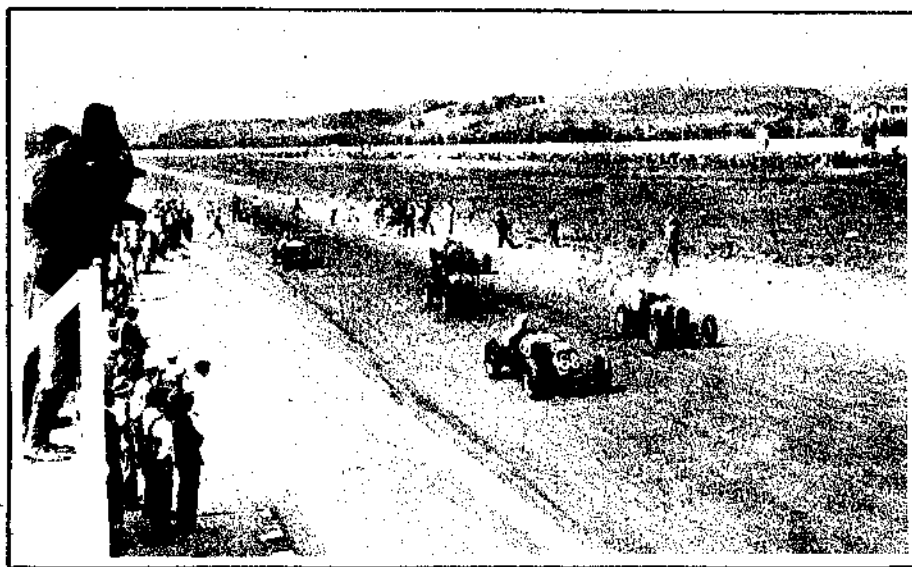
Ed ecco perchè ora dovete acquistare la

FIAT 522

PER LE VETTURE "FIAT" USATE SOLTANTO PEZZI DI RICAMBIO ORIGINALI "FIAT"



Varzi si accinge a vincere la 3000 cnc.



La partenza delle 3000 cnc.

Di Vecchio. Starter è stato il marchese di Bagno: la Maserati ha velocemente iniziato guadagnando circa 20 secondi ogni giro sulla Itala. La corsa non ha quindi avuto, e non ne poteva avere, storia. All'ultimo giro, però, con un guizzo vertiginoso, Ernesto Maserati, malgrado la mole della vettura e la minore maneggevolezza rispetto alla Bugatti, è riuscito a eguagliare sul giro il tempo di Varzi, compiendo i quattro chilometri della pista in 1'28" e 3/5 alla altissima media di Km. 162,528, tempo che è la migliore dimostrazione della grande valentia del giovane pilota bolognese.

Ultimate le batterie, sono stati allineati sul traguardo di partenza i dodici concorrenti entrati in finale: Biondetti, Maserati E., Fagioli, Dreyfus, Savi e Di Cerame s Maserati; Varzi, Castelbarco, Nuvolari e Minozzi su Bugatti; Ruggeri su Talbot e Scaron su Amilcar.

La partenza è stata data dal Principe d'Assia e Varzi è scattato subito assumendo il comando della corsa, tallonato assai da vicino da Ernesto Maserati, seguito da Fagioli e da Dreyfus. Per alcuni giri la corsa non ha subito mutamenti nelle posizioni; poi, improvvisamente, Varzi è stato provato da una panna di gomme. In piena velocità gli si è afflosciato il pneumatico posteriore destro. Il pilota ha pienamente padroneggiato la vettura, anche perchè il copertone non è uscito dal cerchio, ma ha dovuto rallentare fortemente, compiendo circa due chilometri con la ruota a terra.

È stato, questo di Varzi, l'unico incidente

di gomme verificatosi in tutta la corsa, che ha messo in rilievo le ottime doti della pista dell'Autodromo del Littorio riguardo alla tenuta ed alla usura dei pneumatici, che non hanno rivelato alcun consumo anormale. E si

che con una pista nuovissima, vi erano fondate preoccupazioni riguardo ai pneumatici: preoccupazioni che l'esperienza ha fatto scomparire in virtù della perfetta bitumatura della superficie della pista predisposta dalla Com-

pagnia Nazionale Aeronautica.

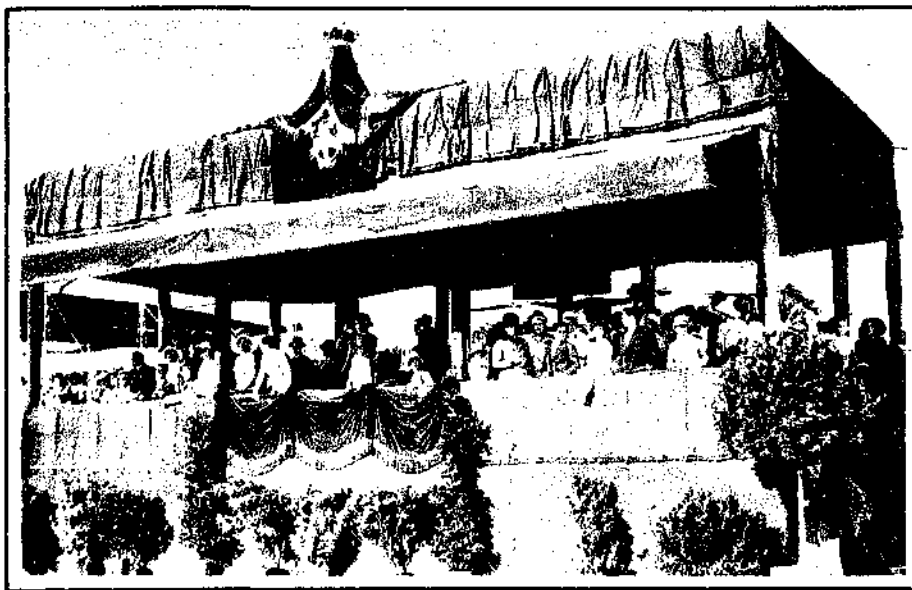
Il rallentamento di Varzi, che nel cambio del pneumatico ha impiegato 27", ha fatto passare al comando Ernesto Maserati che, come un segugio, non aveva dato respiro al galliatese.

Varzi ha cercato di riprendere il terreno perduto, ed è riuscito a rimontare molti concorrenti, ma nessuna speranza più poteva avere di togliere il primato ad Ernesto Maserati che marciava sicuro verso la vittoria. Il galliatese, tuttavia, ha continuato a forzare, ma forse ha chiesto troppo alla macchina e il motore ha ceduto. Prima, però, Varzi ha compiuto il giro in 1'28"2/5, tempo che costituisce il record assoluto.

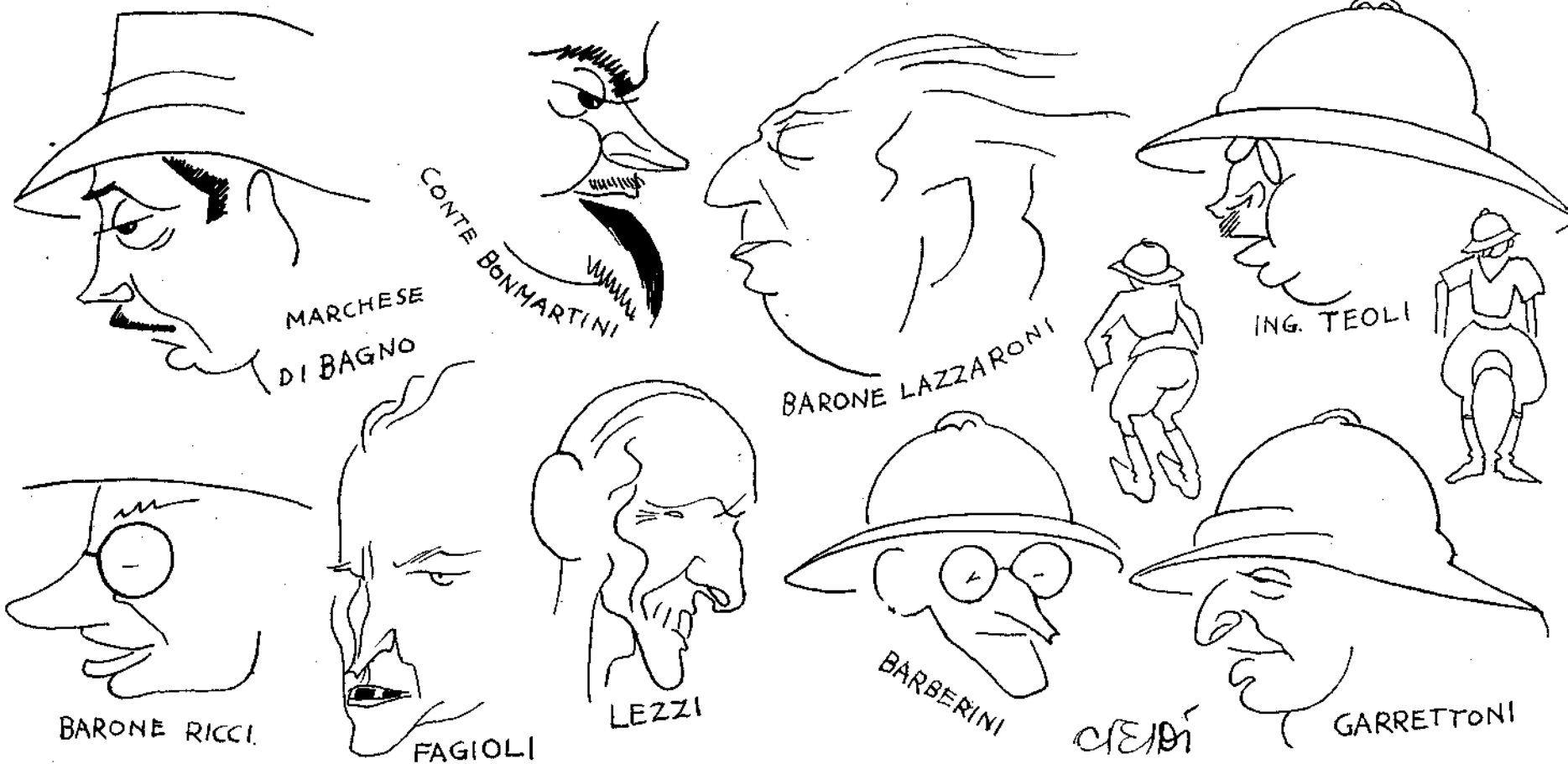
Anche Scaron era costretto al ritiro, avendo forzato eccessivamente il suo motore, e la stessa sorte toccava a Fagioli che per molti giri si era tenuto in seconda posizione con una corsa ammirevole.

E quando Ernesto Maserati, che ha colto finalmente una grande vittoria, vittoria alla quale aveva ben diritto per la sua audacia, per la sua bravura e per la sua tenacia, ha tagliato il traguardo, il pubblico lo ha accolto con un grande applauso di giubilo, di entusiasmo per la bella battaglia, per il trionfo della macchina e del pilota italiani che hanno fatto sventolare sull'alto pennone dell'Autodromo del Littorio i colori della Patria.

Nel Reale Premio di Roma, disputato nell'Urbe, la vittoria non doveva essere conqui-



La tribuna delle Autorità.



"ERMES"

MUTUA ASSICURATRICE TRA PROPRIETARI ED ESERCENTI AUTOMOBILI
GENOVA - Via Roma N. 9 - GENOVA

ASSICURATRICE UFFICIALE DEL R. A. C. I.

**PREMI MINIMI
GARANZIE MASSIME**

**SCONTI SPECIALI
AI SOCI DEL RACI**



Il Principe d'Assia dà la partenza per la finale

stata da stranieri, e la Maserati ha difeso strenuamente e valorosamente i diritti del nostro sport, dominando con veloce sicurezza, vincendo in due batterie, trionfando nella finale.

LE CLASSIFICHE DI GRUPPO

Primo Gruppo (da 750 a 1100 cmc.)

1. Scaron, su Amilcar, che ha percorso i 100 km. in 45'53"3/5 alla media di km. 130,737 — 2. Decarolis, su Salmson, in 49'12" alla media di chilometri 121,951 — 3. Ardizzone, su Delage, in 50'19"1/5 alla media di km. 117,670 — 4. Comotti, su Salmson, in 51'57"2/5 — 5. Del Re, su Lombard, in 56'46"3/5.

Giro più veloce, il terzo, di Scaron (Amilcar), in 1'33"1/5 alla media di km. 154,506.

Secondo Gruppo (da 1100 a 2000 cmc.)

1. Biondetti, su Maserati 1700, che ha coperto i 100 km. in 41'23" alla media di km. 144,986 — 2. Savi, su Maserati, in 42'40"3/5 alla media di km. 140,592 — 3. Castelbarco, su Bugatti, in 42'51" alla media di km. 140,023 — 4. Minozzi, su Bugatti, in 42'55"3/5 alla media di km. 129,171 — 5. Baleserero, su Talbot, in 44'38"3/5 — 6. Sebastiani, su Maserati, in 46'50" .

Giro più veloce, il secondo, di Minozzi, su Bugatti, in 1'33" alla media di km. 154,838.

Terzo Gruppo (da 2000 a 3000 cmc.)

1. Varzi, su Bugatti, che ha coperto i 100 km. in 37'47"1/5 alla media di km. 158,786 — 2. Fagioli, su Maserati, in 37'52"1/5 alla media di km. 158,436 — 3. Dreyfus, su Maserati, in 38'05" — 4. Cerami, su Maserati, in 41'20"1/5 — 5. Nuvolari, su Bugatti, in 42'42"1/5.

Giro più veloce, il ventiduesimo, di Varzi, su Bugatti, in 1'28"3/5 alla media di km. 162,528.

Quarto Gruppo (oltre 3000 cmc.)

1. Maserati Ernesto, su Maserati 16 cilindri, che ha coperto i 100 km. in 40'34"2/5 alla media di km. 147,880 — 2. Di Vecchio, su Itala-Hispano, in 46'52" .

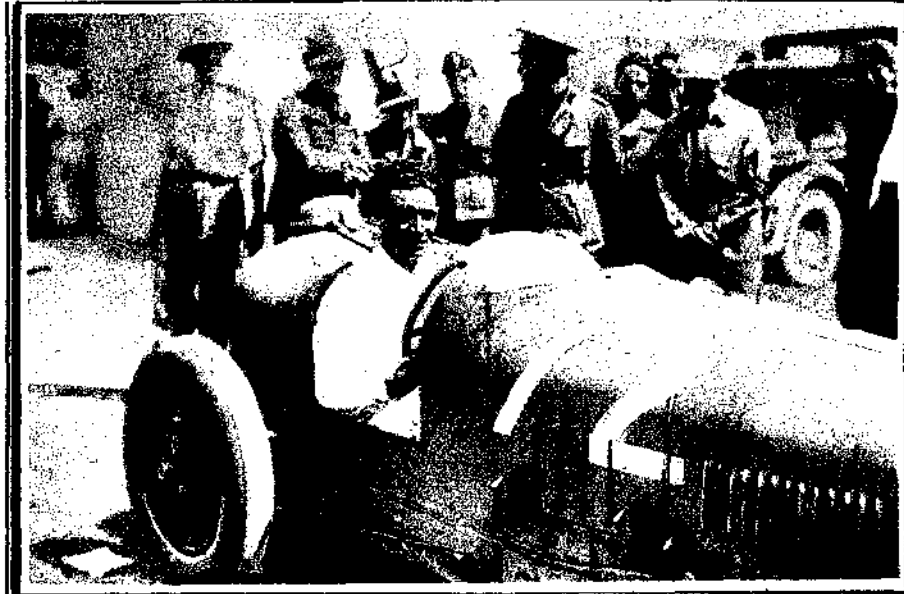
Giro più veloce, il venticinquesimo, di Maserati E., su Maserati, in 1'28"3/5 alla media di chilometri 162,528.

LA CLASSIFICA FINALE

1. ERNESTO MASERATI, su Maserati 16 cil., che ha coperto i 240 km. in ore 1.54'32"1/5 alla media di km. 152,321 — 2. Dreyfus, su Maserati 2500 in ore 1.35'36" — 3. Biondetti, su Maserati 1700, in ore 1.39'26"3/5 — 4. Ruggieri su Talbot 1500, in ore 1.39'49"4/5 — 5. Cerami, su Maserati 2000, in ore 1.41'10" — 6. Fagioli, su Maserati 2500, in ore 1.50'02"4/5.

Seguono: Castelbarco, su Bugatti, fermato al 55. giro compiuto in ore 1.52'22"4/5, e Savi, su Maserati, fermati al 53. giro compiuto in ore 1.52'42"1/5.

Giro più veloce, il 28. di Varzi, su Bugatti, in 1'28"2/5, alla media di km. 162,895.



Biondetti, primo delle 2000 cmc.



Durante gli allenamenti per il Reale Premio Roma, vittima di un tragico incidente è caduto il concorrente Tabacchi, che in corsa doveva pilotare una Bugatti.

Tabacchi, notissimo per la sua valentia come meccanico, e per la sua affezione a Varzi ha lasciato il più grande rimpianto, il più triste cordoglio.

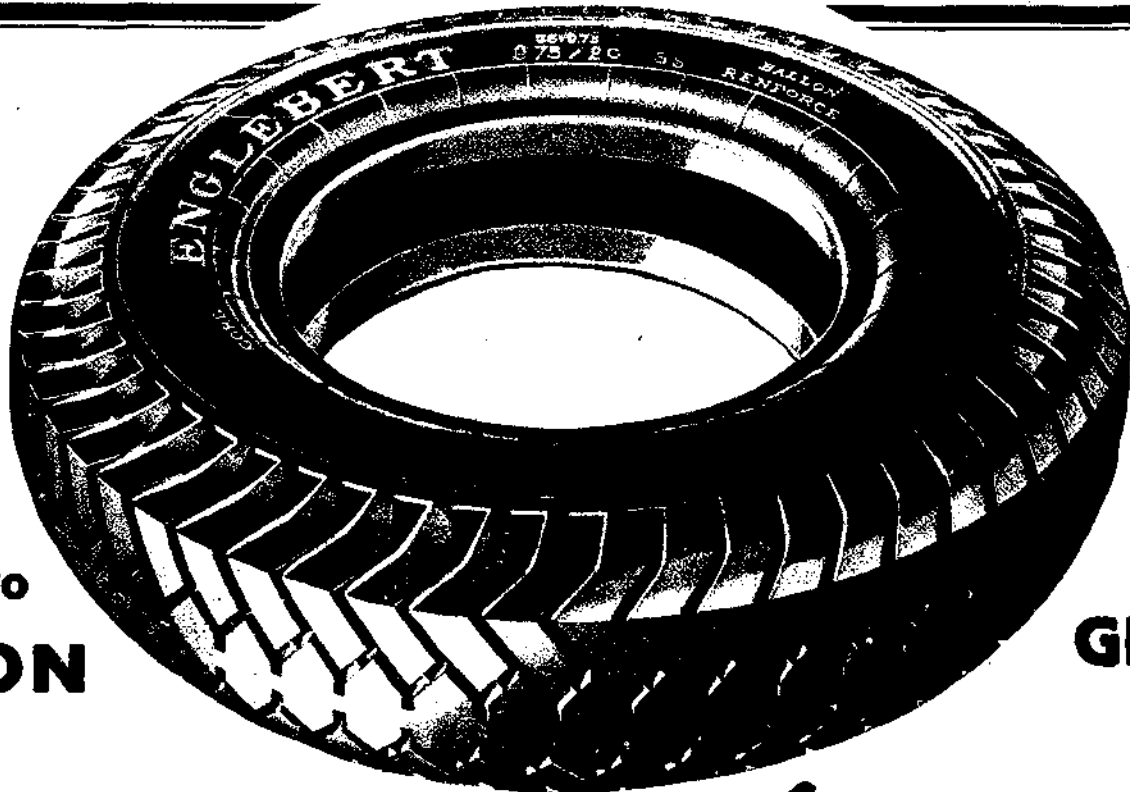
È nel suo nome, con l'ardimento che celebra il sacrificio, Achille Varzi ha corso e vinto.



SEMENTI - PIANTE - ATTREZZI

PER L'AGRICOLTURA E PER L'ORTICOLTURA

Chiedere Cataloghi illustrati gratuiti scrivendo semplicemente: **FRATELLI INGEGNOLI - MILANO**
SCONTI SPECIALI AI SOCI DEL RACI



IL NUOVO
BALLON

GIGANTE

Englebert

AGENZIA ITALIANA PNEUMATICI

ENGLEBERT

TORINO - Via Goito, 12 - MILANO - Via Mercadante, 17