

La "Maserati,, tenterà domani di rinnovare alla Pista del Littorio le vittorie che l'hanno consacrata la più rapida vettura da corsa

Ad Achille Varzi (Bugatti) e a Piero Taruffi (Alfa Romeo) il compito di fronteggiare lo squadrone della Maserati

(Autodromo del Littorio - ore 12 - 24 aprile X - A. C. Roma)



Un gruppo di concorrenti sorpresi dall'obiettivo durante gli allenamenti: da sinistra a destra: Madama Itier, il Principe di Cerami, Amadeo Ruggeri.

Il « R. Premio di Roma » spiega quest'anno in anticipo per gli sportivi romani. L'altro anno la gara ebbe luogo la prima domenica di giugno e prima d'essa la « Targa Florio » e il « Gran Premio d'Italia » avevano avuto luogo.

L'anticipo non ha tuttavia danneggiato il « R. Premio di Roma » che quest'anno ha assunto anche la significativa denominazione di « Gran Premio del Decennale »; ne ha fatto anzi la prima grande gara di velocità che si svolge in Italia in questa stagione e la prima prova del campionato nazionale automobilistico 1932.

Nel 1931 le macchine e i corridori giunsero a Roma reduci dalle illustrative battaglie di Sicilia e di Monza; quest'anno invece il « R. Premio di Roma » accoglie macchine e corridori che non hanno ancora combattuto in Italia.

V'è di nuovo da apprendere e v'è una freschezza d'entusiasmi e di volontà singolarmente simpatica. Legittima e giustificata è quindi la vibrante attesa che regna negli ambienti sportivi automobilistici nazionali; e lo è soprattutto quella degli sportivi romani destinati,



VARZI

quest'anno, ad ammirare, per primi in Italia, le macchine e i corridori che nella stagione da poco iniziata dovranno sostenere le più attraenti battaglie della velocità.

Il « R. Premio di Roma », da quando si corre sulla pista dell'autodromo del Littorio, come scrivemmo l'anno passato al momento dell'inaugurazione, ha assunta una fisionomia particolare ed ha una sua particolare importanza. All'autodromo del Littorio, il « Reale Premio di Roma » è diventata la corsa di velocità per eccellenza; la corsa più ricca di attrattive dal punto di vista sportivo e spettacolare; una gara che si distingue da tutte le altre, unica, forse, in Italia, se non, addirittura, in Europa.

Al suo ottavo anno di vita la gara romana, che ormai occupa uno dei posti d'onore fra le grandi prove automobilistiche internazionali, che è conosciuta ed apprezzata in Italia non più di quanto è conosciuta ed apprezzata fuori dei confini, ha, perciò, tutti gli attributi necessari a definirne un autentico grande avvenimento dello sport automobilistico internazionale e come tale vuole la nostra migliore attenzione e quella delle folle sportive di Roma e d'Italia.

Detto questo, altro non scrivemmo perchè non vorremmo, anche

zionale, di quella serietà che ha fatto annunciare, del resto, e fino da ora, che l'Alfa-Romeo rinuncerà quest'anno a partecipare anche alla « Targa Florio », altra manifestazione alla quale, come a Roma, non si può andare senza una preparazione lunga e accurata.

Perchè l'VIII R. P. Roma appassionerà la folla

Il « R. Premio di Roma » 1932, comunque, indubbiamente non ha sofferto molto di questa forzata assenza dell'Alfa-Romeo. Prima di tutto, perchè saranno in lizza le due marche che a tutt'oggi sono indiscutibilmente meglio attrezzate per confronti in velocità pura, vale a dire la Maserati e la Bugatti; poi perchè in definitiva una vettura Alfa-Romeo sarà ugualmente in lizza: la « 2300 » che la Scuderia Ferrari ha ottenuto dalla stessa Casa per Piero Taruffi, velocista prestigioso che al « Littorio », indiscutibilmente, potrà giocare un ruolo di primissimo piano. Infine perchè nella classe di macchine normalmente rimasta appannaggio di marche straniere — intendiamo la classe 1100 — una nuova vettura italiana è al suo debutto: la 1100 quattro cilindri Maserati monoposto per pista.

Il regolamento che regolerà l'ottavo « R. Premio di Roma », è essenzialmente identico a quello dell'anno scorso. Le vetture verranno divise in tre grandi classi di cilindrata: fino a 1100 cmc.; da 1100 a 2000 cmc.; da 2000 a 3000 cmc. e oltre. Avrebbe dovuto svolgersi anche la batteria oltre 3000 cmc.; ma essendo iscritta una sola vettura — la 16 cilindri Maserati — questa batteria è stata abbinata a quella fino a 3000 cmc. Le vetture di ciascuna delle tre classi disputeranno una batteria di 100 km. Le prime due della classe 1100 e le prime quattro delle altre due classi verranno ammesse alla finale che si disputerà su una distanza di 240 km.; e alla finale verranno pure ammesse le prime tre vetture classificate in un *répêchage* al quale potranno prendere parte le macchine classificate dal quinto all'ottavo posto nelle due batterie fino a 2000 cmc. e fino a 3000 cmc. e oltre.

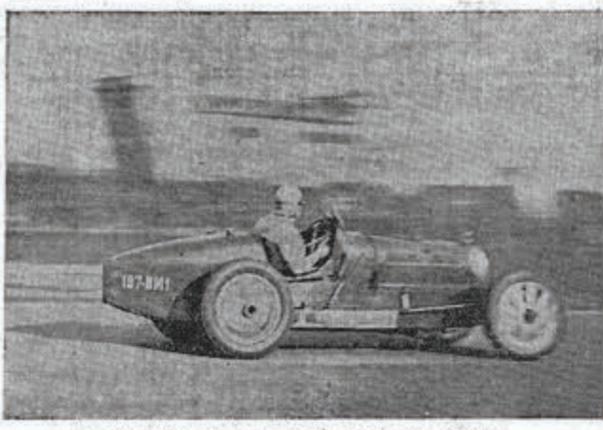
La gara dalle cinque battaglie

Questo congegno di gara favorisce singolarmente lo spettatore. Si avranno, infatti, quattro interessantissime corse su cento chilometri e la finale su 240; si avranno corse brevi e affascinanti e confronti diretti interessantissimi; si godrà di una varietà larghissima di gare e di un impegno assoluto da parte dei corridori in ogni momento; in batteria e nel *répêchage* per l'ingresso alla finale, in finale per la vittoria clamorosa o la miglior classifica di classe. Come al competente e al tecnico non sfuggiranno i più interessanti particolari, così alla folla sarà offerto uno spettacolo grandioso.

Ed eccoci alla conclusione, cioè alla presentazione delle gare attraverso le quali si concreterà il successo tecnico e il successo sportivo di questa prima attraentissima manifestazione automobilistica di velocità italiana.

La nuova Maserati 1100 per pista

Cominciamo dalla classe 1100 nella quale, come si è detto, debutterà la nuova 1100 quattrocilindri Maserati monoposto per pista. Questa nuova vettura piacerà al competente e al profano. E' una vettura che racchiude la lunga esperienza dei tecnici che l'hanno concepita. Cioè una piccola vettura per alta velocità, leggera, profilatissima, stabile, bella anche all'occhio nelle sue linee sfuggenti, che ricordano un poco quella delle vetture americane da corsa.



Una bella istantanea di Czaikowski in piena velocità.

La 1100 Maserati è munita di un motore quattro cilindri doppio albero in testa e compressore del classico disegno Maserati. Accensione a magnete, carburatore Weber speciale. A 5800 giri la potenza è di circa 90 cavalli; la macchina in pieno assetto non supera i 620 kg. di peso; il passo è di m. 2,40, la carreggiata di m. 1,20. La sezione trasversale costante è di 620 mm. La carrozzeria è monoposto. Il pilota ha un comodo sedile perchè il serbatoio dell'olio è avanti sotto il cofano. Le leve sono in centro appena sotto il piantone dello sterzo, pure centrale. A sinistra del piantone è il pedale della frizione; a destra l'acceleratore e il pedale dei freni, che sono idraulici, sulle quattro ruote, con tamburi molto grandi, con doppia pompa e doppia tubazione. La coda fa da serbatoio. La velocità massima con i massimi rapporti dovrebbe aggirarsi sui 170-175 orari. Ma il dato spiccatissimo della nuova 1100 Maserati è la accelerazione fulminea che fa passare in breve alla velocità più alta.

Questa vettura a Roma dovrà lottare con le Salmons speciali di De Carolis e Martinatti. Pure su Maserati 1100 a quattro cilindri correrà Tuffanelli; ma la vettura del vincitore di classe della « Mille Miglia » è del tipo sport, più pesante, meno profilata, meno veloce. La 1100 Maserati per pista avrà come pilota o il *gentleman* Furmanik o il notissimo pilota romano Matrullo. Senza voler menomare le qualità o di Furmanik o di Matrullo, che sono due ottimi guidatori, bisogna comunque considerare De Carolis leggermente superiore, perchè più anziano e perchè più esperto. Concludendo non ci meraviglierebbe una vittoria di De Carolis; ma dalla nuova Maserati 1100 si può certo sperare una ottima dimostrazione specialmente se il pilota che la condurrà sarà in grado di sfruttarne a fondo le possibilità.

Maserati e Bugatti nella classe 2000

Nella classe 2000 correranno diversi ottimi piloti con vetture Maserati, Bugatti, Itala e Alfa-Romeo. I favoriti sono: Czaikowski, Minozzi, Cerami, Savi e Sebastiani. Savi potrebbe vincere perchè è un ottimo guidatore e altrettanto potrebbe fare Cerami che è pure ottimo pilota; i loro più diretti avversari saranno Czaikowski e Minozzi, che corrono con le Bugatti. Per la finale dovrebbero classificarsi appunto Savi, Cerami, Minozzi e Czaikowski o Sebastiani o Romano.

Nella terza batteria, quella fino a 3000 cmc. e oltre si troveranno di fronte, in un primo cozzo, gli uomini e le vetture destinate a giocare un grande ruolo nella fina-

le. In questa batteria correrà anche la 16 cilindri Maserati, la vettura che ha vinto il settimo « Reale Premio di Roma ». La selezione è particolarmente difficile. La vettura più veloce sarà indubbiamente la « 16 cilindri » portata quest'anno a 5000 cmc. di cilindrata, ottimamente preparata e anche favorita dalle modifiche portate alla grande curva parabolica che consentiranno alle macchine velocità più elevate dell'anno passato. La « 16 cilindri », sia guidata da Fagioli, lo sia da Ruggeri, dovrebbe senz'altro entrare in finale. E con essa la Bugatti di Varzi e le due Maserati ufficialmente iscritte dalla Casa: quella di Dreyfus e quella di Fagioli o di Ruggeri, se Fagioli sarà al volante della « 16 cilindri ».

Ma difficile riuscirà a questi piloti eliminare in batteria Taruffi con la 2300 Alfa-Romeo, Von Morgen, Rosa, Castelbarco e anche Biondetti, che porterà al debutto la sua « M. B. Speciale », cioè la macchina ottenuta accoppiando un motore 2500 Maserati a un telaio Bugatti.

Il *répêchage*, naturalmente, ser-



TARUFFI

virà al « salvataggio » degli eliminati in questa intera classe in particolare.

Lo squadrone della Maserati e Varzi

Ed eccoci alla finale. La finale dovrebbe raggruppare le seguenti vetture: la Salmons di De Carolis e la Maserati monoposto; le Maserati 2000 di Cerami e Savi e le Bugatti 2000 di Minozzi e Czaikowski; la 16 cilindri Maserati, le 2800 Maserati di Dreyfus e Fagioli, le Bugatti 2300 di Varzi, Von Morgen e Rosa, l'Alfa-Romeo di Taruffi o la « M. B. Speciale » di Biondetti.

Chi potrà vincere? Difficile fare recisamente un nome. La corsa si deciderà fra la « 16 cilindri », che potrebbe benissimo ripetere l'exploit del 1931, perchè la pista si addice, le due 2800 Maserati, le Bugatti di Varzi e Von Morgen, l'Alfa-Romeo di Taruffi. La Maserati ha le maggiori probabilità perchè come la « 16 cilindri » può considerarsi la vettura più veloce in senso assoluto e quella di più rapida accelerazione, così le « 2800 » non sono certo da meno in velocità pura e in ripresa alle Bugatti e all'Alfa-Romeo. Vogliamo essere espliciti allora? Ecco: il solo Varzi a nostro parere può pretendere di piegare lo squadrone della Maserati. L'uomo e la macchina dovranno, tuttavia, gareggiare al limite estremo delle possibilità.

Di questa corsa la gara guadagnerà molto e la folla avrà motivo di entusiasinarsi come raramente può capitare. Il ritmo della battaglia sarà altissimo e i *records* della pista dovrebbero cadere tutti all'assalto delle più veloci macchine 1932 e dei piloti che le porteranno nella vertiginosa rincorsa sul più bello e sul più interessante autodromo del mondo.

L'ordine di partenza

I CATEGORIA	
Classe fino a 1100 cmc.	
2. MATRULLO	- Maserati
4. FERRARA	- »
6. PRATESI	- Salmons
8. ARDIZZONE	- Delage
10. DEL RE	- Lombard
12. TUFFANELLI	- Maserati
14. FURMANIK	- »
16. MARTINATTI	- Salmons
18. DE CAROLIS	- »

II CATEGORIA	
Classe da 1100 a 2000 cmc.	
20. SEBASTIANI	- Maserati
22. CZAIKOWSKI	- Bugatti
24. MINOZZI	- »
26. ROVER	- Itala
28. MADAME ITIER	- Bugatti
30. PERI	- »
32. ROMANO	- »
34. DAGATA	- Maserati
36. CANTONO	- Bugatti
38. PETRONI	- »
40. COMOTTI	- Alfa Romeo
42. SAVI	- Maserati
44. CERAMI	- »

III CATEGORIA	
Classi da 2000 a 3000 cmc. ed oltre	
46. CASTELBARCO	- Bugatti
48. DREYFUS	- Maserati
50. VARI	- Bugatti
52. FAGIOLI	- Maserati
54. TARUFFI	- Alfa Romeo
56. RENZI	- Bugatti
58. BIONDETTI	- M. B. Speciale
60. CAZZANIGA	- Bugatti
62. ROSA	- »
64. VON MORGEN	- »
66. RUGGERI	- Maserati

Gli allenamenti di ieri

Con ieri, la preparazione dei corridori per il « Reale Premio di Roma » è entrata nel suo pieno. I corridori presenti in pista ieri mattina erano numerosi e nel pomeriggio altri ancora se ne erano aggiunti e l'attività sull'autodromo è stata intensa.

Nella mattinata si sono allenati Czaikowski e la signorina Itier.

Nel pomeriggio, invece, oltre questi due concorrenti, si sono presentati « Rover » con l'Itala, Savi con la Maserati, Cantono, Von Morgen, Cazzaniga, Dagata, il Principe di Cerami, Biondetti, Renzi e Sebastiani. Erano presenti ma a piedi Fagioli, Dreyfus e Ruggeri, tuttora in attesa delle macchine, arrivate già a Roma, ma ancora affidate alle cure dei meccanici per la preparazione per i primi assaggi sulla pista. Verso le cinque del pomeriggio è arrivato anche Varzi, che ha compiuto subito alcuni giri.

I più attivi, durante il pomeriggio, sono stati Von Morgen, Czaikowski e Minozzi, che hanno girato a lungo. Si sono potuti prendere anche alcuni tempi abbastanza significativi. Czaikowski ha girato in 1'34" con la sua 2000 Bugatti e Von Morgen in 1'30" con la Bugatti 2300 doppio albero. Varzi, nei pochi giri che ha fatto, non ha dato l'impressione di spingere a fondo. Ma da un primo giro compiuto in 1'41" Varzi è rapidamente sceso a un significato 1'31". Su Maserati 2000 ha girato anche Fagioli, che ha fornito senza spingere affatto un ottimo 1'35" fermando al box arrivando cioè lentamente.

Era presente anche Taruffi, ma in attesa di ricevere la sua Alfa Romeo non ancora arrivata.

Da Bologna, per strada e pilotata dallo stesso Ernesto Maserati, è arrivata, infine, anche la nuova 1100 Maserati monoposto per pista.

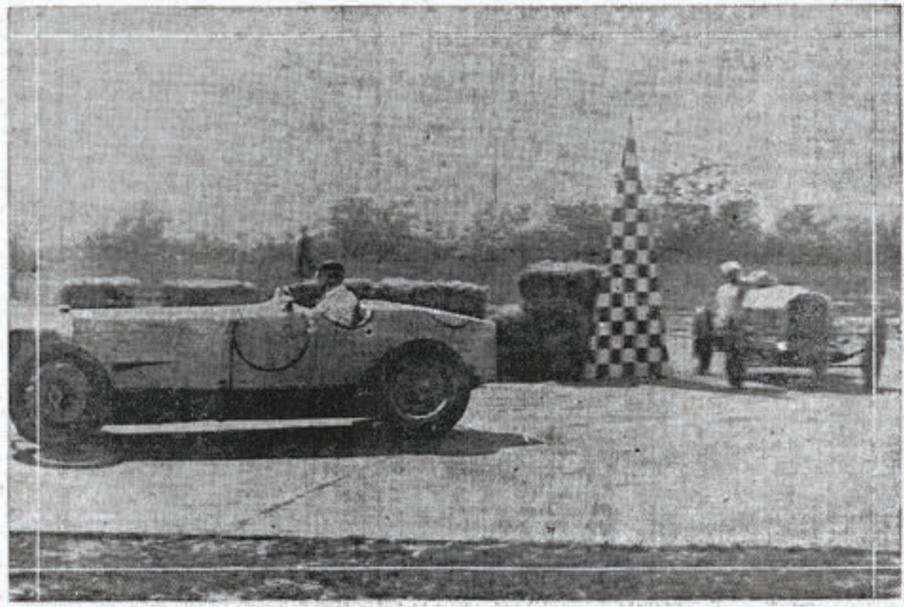
Con questa macchina, che ha sollevato grande curiosità, Furmanik ha compiuti i primi giri di prova molto velocemente, malgrado l'evidente risparmio che faceva del motore tuttora legato.

Tardi nella serata sono, infine, state portate al Littorio anche le macchine ufficiali della Maserati; cioè le due 2800 tipo Monza. Data la tarda ora le prove sono state rimandate ad oggi per l'ultima messa a punto.

Poco prima delle 18, presenti il Marchese di Bagno Presidente dell'Automobile Club di Roma, il Barone Lazzaroni, Vice Presidente, gli altri Commissari e il direttore del Club romano, comm. Lezzi, sono stati estratti a sorte i numeri di partenza. Risultavano presenti 33 vetture ripartite nelle tre grandi categorie.

Nessun *forfait* notevole era da segnalare, escluso quello di Chiron, che aveva, del resto, annunciato il suo ritiro motivato dalle non ancora soddisfacenti sue condizioni di salute dopo il noto infortunio di Montecarlo.

Il « Reale Premio di Roma, Gran Premio del Decennale », sarà, comunque, degno del suo gran nome e della significativa altissima denominazione che quest'anno lo distingue fra tutte le gare italiane. Domenica all'Autodromo la folla assisterà certo a uno spettacolo indimenticabile d'audacia e a una battaglia accanitissima nella quale i colori d'Italia saranno più che validamente difesi,



Alta curva della ripresa: Ardizzone seguita da Cerami

CORRADO FILIPPINI

(Vedere altre notizie in gubinea)