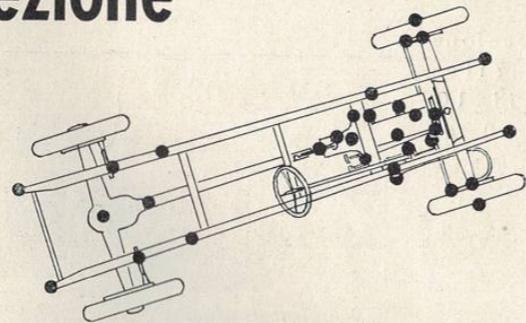


UN NUOVO METODO

per l'efficace protezione
di questi organi



Almeno 30 organi dello chassis della vostra macchina esigono periodiche cure di lubrificazione. Un grasso qualunque, dato alla meglio, non basta.

Il metodo adottato nel Servizio di lubrificazione completa Mobiloil è basata su:

- un preciso schema delle particolari esigenze della vostra auto, preparato da ingegneri specialisti in conformità alle norme del Costruttore;
- personale specializzato;
- una gamma di prodotti Mobiloil e Mobilgrease appositamente studiati per la più efficace protezione dei vari organi dello chassis nelle più gravose condizioni di servizio.

Ecco perchè il Servizio Mobiloil dura e soddisfa di più. Ringiovanisce la vostra macchina, vi toglie tante preoccupazioni ed è, a ragion veduta, il più conveniente. Chiedetelo alle Stazioni Servizio Mobiloil.

VACUUM OIL COMPANY S. A. I.

Servizio Mobiloil

UN SERVIZIO CHE NE VALE QUATTRO

Lo sport automobilistico italiano è più che mai in linea e, forte della genialità dei suoi tecnici e del valore dei suoi piloti non tarderà a riprendere la marcia verso tutte le grandi conquiste

Vi è uno sport che non conosce pause riposanti: è quello dell'automobile. Qualcuno si duole che i "Circuiti" si ripetono con frequenza... notevole. A noi pare che la successione ininterrotta delle gare, classiche o nuove, stracittadine oppure ricche di importanza tecnica, di valore sportivo e di tradizioni inconfondibili, sia degna di rilievo e di appoggio. Intanto, al richiamo di un'attività nazionale e internazionale sinceramente appassionante, al rombo dei motori delle vetture straniere che continuano a dominare il campo delle maggiori competizioni, stanno per uscire dalle Officine del Portello le nuove Alfa. Saranno le macchine per la nuova formula. Saranno le macchine per le prove attraenti e attese di Pescara e di Livorno. Sarà la dimostrazione chiara e brillante dell'intensità del lavoro di quella Casa e di quei tecnici, dei dirigenti e dei pro-

gettisti i quali, dopo averci dato le macchine per la conquista di tutti gli allori, non sono rimasti indifferenti agli sforzi e alle travolgenti avanzate delle vetture di Germania.

Il ritorno di un asso.

L'estate, dedita alle ferie, è ricca di avvenimenti. Sono d'ieri il ritorno della Susa-Moncenisio, senza la partecipazione dei "cannoni" più reputati e con il crollo di tutti i precedenti primati, e la vittoriosa prova di Achille Varzi a Sanremo. E siamo alla vigilia di Montecarlo e di Pescara e nel pieno della preparazione dell'adunata Livornese.

Tazio Nuvolari, in attesa della Coppa si è di nuovo cimentato contro i bolidi di Mercedes e di Auto Union sulla pista del Nurburg Ring. Tanto il pre-

stigioso guidatore mantovano, quanto lo sfortunato Farina erano al volante delle... anziane 12 cilindri. La lotta è stata appassionante. La Mercedes che aveva un conto da regolare con la rivale che la precedeva nel numero delle vittorie conquistate quest'anno, ha trionfato. La prova è stata intristita da un mortale incidente. Caracciola ha vinto. Nuvolari si è difeso con l'abitudine perizia e quindi con onore. Gli uomini dell'Alfa hanno voluto riesaminare le possibilità degli avversari agguerriti nell'imminenza della prova delle nuove macchine italiane? Può essere. Certo che Pescara e Livorno sono attese con il più vivo e giustificato interesse. Anche perchè vi è chi afferma che Nuvolari, Brivio, Farina e gli altri virtuosi nostri piloti avranno un compagno degno nella battaglia che i rappresentanti dell'automobilismo di Germania tenderanno di vincere in casa nostra. Infatti Achille Varzi è riapparso, magro e abbronzato, elegante e freddo, i capelli lucidi e la sigaretta tra le labbra, sulle scene che lo ebbero attore di fama mondiale. Erano stati dieci mesi di assenza. E lo davano perduto per l'automobilismo. Il ritorno è stato caratteristicamente "varziano". L'atleta che più di una volta era apparso amareggiato, disilluso, contrariato, si trovava al mare. Lo avvicinarono Castagneto, Rossi, Filippini. Parì un invito. Sanremo! Un circuito da tenere a battesimo. Ma una prova per le "millecinque". Varzi ascoltò, sorrise, guardò lontano, ridivenne serio e pensoso. Accettò.

Avrebbe dovuto correre al volante di una vecchia amica: la 1500 Maserati. Creazione italianissima. La macchina di Rovere. Quella dei primati di Furmanik, gerarca e campione.

Achille Varzi non dice facilmente di sì, in materia sportiva. Ma quando accetta, mantiene. Arrivò a Sanremo due giorni prima della gara. Veniva da passeggiate con l'Aprilia e con la nuova Balilla. Non era allenato. E gli avversari erano dei giovani specialisti delle piccole cilindrate. I competenti vollero essere espliciti. Troverà pane per i suoi denti. Dusio, Rovere stesso, Villoresi, Marazza sanno il fatto loro su quelle macchinette. Si provò come una specie di apprensione. E se fosse battuto regolarmente? Nelle prove, poche e rapide, si mantenne prudente. Il giorno della gara ha saputo essere superbo. I giovani avversari, agguerriti e fieri, volevano attaccarlo, senza esclusione di colpi. Si trattava di una questione di principio. S'è visto invece come la sosta prolungata non abbia arrugginito il campione. Varzi ha attaccato al "via". E si è imposto nella difficile batteria. In finale è partito male e si è fatto strada d'autorità. La classe è rifiuta. Ora, a ragion veduta, si sente dire che l'impresa era facile. Per un asso della statura del galliatese!? Ci vuole altro. Sono i ri-

lievi postumi, dei saccenti. La verità è diversa. Se fosse caduto, anche per cause indipendenti dal suo valore, avrebbero detto: finito, sapevamo. Ha vinto. Si può affermare che la pittoresca manifestazione Sanremese è valsa a ritornare all'automobilismo internazionale un campione di altissima classe, intatto. Non è poco, nel caso di Achille Varzi.

Pescara e Livorno.

Non si sa quale è il programma avvenire del vincitore di Sanremo. Vi è chi dice che Varzi sia il primo iscritto del prossimo Circuito di Campione. Altri affermano che potrebbe essere al volante della Maserati 2300, a Montecarlo, a Pescara, a Livorno. Altri ancora, che... Non è compito nostro di percorrere fatti e intese. Premeva il ritorno di un asso, ed è avvenuto. Tanto meglio per la causa se la brillante incursione sanremese sarà valsa ad assicurare la partecipazione di Achille Varzi alle imminenti prove nazionali ed estere.

Montecarlo sarà la prima. Ma del debutto delle Alfa si parla in occasione di Pescara. Il tentativo è destinato a conferire un'importanza eccezionale alla classica sagra abruzzese. Perchè si accerta che Mercedes e Auto Union verranno a contendere alle Case italiane l'onore e la soddisfazione del successo. La prova è ricca di tradizioni ed è costellata di affermazioni tecniche. Macchine e piloti daranno luogo ad una lotta palpitante. Sarà nostra, interamente, la vittoria?

E dopo Pescara, banco di prova delle nuove possibilità delle rosse vetture create dalla Casa milanese e campo dimostrativo della vitalità e della capacità organizzativa degli Enti che fanno capo al R.A.C.I. si avrà l'adunata livornese. Gara classica. Percorso difficile. Convegno di campioni e di esperti.

L'automobilismo italiano, alla guida di tecnici provati e per la fede di promotori abili e alacri, non conosce le mollezze dei riposati... estivi.

Livorno non farà rimpiangere Pescara. Come a Pescara non si rimpiangerà Monaco. Lo sport fascista cammina. I Dirigenti sono insomni. I costruttori, i progettisti, i tecnici, le maestranze, gli atleti, i promotori non domandano l'applauso. Chiedono collaborazione e giudizio. A volte nell'impeto della contesa, nel pieno della lotta, nella fase culminante della battaglia, che vuol essere incruenta ma pericolosa, il campo si invermiglia! Ed Uno dei nostri cade e soggiaice. Sono le vittime della causa. Povero Pigorini! Povero Delius. Ci si guarda commossi. Si stringono i denti e si chiudono i pugni. E si continua. Lo sport è la nostra vita.

EMILIO COLOMBO

L'AUTARCHIA AUTO-MOBILISTICA SOTTO UN NUOVO PUNTO DI VISTA

di ALDO FARINELLI

Due scritti del nostro precedente numero della Rivista: il nostro commento sull'aggravio fiscale della benzina, e le osservazioni del nostro collaboratore Ing. Borracci sulle desiderabili provvidenze d'ordine industriale verso una produzione annua di 80 mila vetture, possono sfociare in una serie comune di utili considerazioni, che ricollegano i due problemi.

Giro di torchio per le materie prime?

Studiando, senza poter giungere ad una conclusiva risposta ed invocando anzi dal Ministro delle Finanze d'illuminarci in merito, sul perchè dell'aumento fiscale della benzina, prospettavamo tra le altre ipotesi più grave, che cioè il nuovo provvedimento fosse ispirato all'intento di tenere a freno, con la contrazione della circolazione e la conseguente riduzione della domanda, la nostra produzione industriale di autovetture in servizio privato, in relazione alla necessità di tesoriizzare le scarse, care e prevalentemente importate materie prime metalliche. Ipotesi grave, per il serio pericolo di veder divenire permanente una siffatta tendenza rinunciataria, dato che il problema delle materie prime, per quanto suscettibile di forti miglioramenti sotto il pungolo della campagna dell'autarchia, non pare destinato a radicali rivolgimenti a breve scadenza. E grave altresì perchè dimostrerebbe una concezione poco lusinghiera e poco esatta dell'utilità pubblica dell'automobile: in sostanza, data una certa quantità globale di metalli consumabile annualmente, si tratterebbe di spostare le aliquote, aumentando quella delle industrie interessanti direttamente la difesa nazionale, a danno dell'industria automobilistica, come se anche questa non avesse un ruolo importantissimo, nella sezione «riserve», nel gran quadro della difesa nazionale.

Benchè noi stessi dichiarassimo di non credere a questo «perchè», l'ipotesi, come ipotesi, può stare, ed offre anzi un fondo di verosimiglianza. Ad ogni modo, è opportuno studiarla un po' più profondamente, perchè sino a che non la si sia potuta scartare definitivamente, essa contrasta insanabilmente col voto che il Comitato Intercorporativo Centrale si occupi dell'incremento industriale della produzione automobilistica, verso il programma della quota 80 mila. Non si può evidentemente sperare che il Governo agevoli l'impiego di una maggior quantità di materie prime a scopi automobilistici, quando per avventura la sua politica fiscale sui carburanti avesse precisamente lo scopo opposto.

Vogliamo tentare di vederci chiaro in questo appassionante mistero?

Quanto metallo impiega l'automobile?

Nell'articolo «La benzina a 2,70» ricordavamo ancora una volta, in breve riassunto, le ragioni che portano a scartare, siccome ridicola per la sua tenuità, l'ipotesi che la nostra bilancia commerciale abbia un serio e consistente interesse a lesinare nel consumo di benzina, *ferilissima* goccia nell'oceano delle importazioni. Un'indagine analoga, con risultati d'ordine non sostanzialmente diverso, si potrebbe condurre nel campo delle materie prime metalliche destinate all'automobilismo.

Circa 30.000 vetture sono attualmente prodotte ogni anno dalla nostra industria: in questo senso è forse prudente rettificare la cifra dell'Ing. Borracci, che parte dal presupposto, assai ottimista, di 350 mila autovetture effettivamente circolanti e destinate ad un totale ammortamento e rinnovamento in 10 anni, mentre è probabile che più di 18-20 mila vetture ogni