

# Dalla "Coppa Mercanti" al "Gran Premio d'Italia"

■ Molto opportunamente si è voluto dare alla corsa dello Stelvio il nome di "Coppa Arturo Mercanti", in memoria del valoroso organizzatore ed appassionatissimo automobilista caduto da prode in Africa orientale. La famosa corsa da Trafoi al passo dello Stelvio venne gli scorsi anni sempre organizzata da Arturo Mercanti, il quale aveva per essa una vera e comprensibile predilezione. Quest'anno la corsa era nazionale, riserbata alle vetture sport, con esclusione cioè di quelle propriamente da corsa. Il percorso era stato migliorato sensibilmente, grazie alla pavimentazione in cemento di tutti i tornanti. Lo scorso anno soltanto una parte di essi era così sistemata. Importante innovazione in Italia, era poi il cronometraggio fotoelettrico, sia alla partenza che all'arrivo, il solo capace di assicurare la massima precisione. Anche quest'anno il favorito era Tadini, vero specialista dello Stelvio, vincitore nel 1935 e detentore del primato assoluto della gara, con 14'11,34". Il bravo corridore bolognese non deluse l'aspettativa, portando la sua *Alfa-Romeo* sport al traguardo nell'incredibile tempo di 13'53,79" e realizzando così per la prima volta una media superiore ai 60 Km/ora. Biondetti su *Alfa-Romeo* monoposto trasformata in vettura sport si presentava come un avversario pericoloso, ma invece chi riuscì ad avvicinarsi maggiormente al vincitore — battendo anche il primato dello scorso anno — fu Trossi, colla propria *Maserati* a quattro cilindri di 2500 cmc, assai compatta e quindi mirabilmente adatta al percorso. Le classi 1500 e 1100 cmc furono appannaggio delle *Maserati* condotte da Barbieri e Bergamini, nonché da Gilera e Radice Fossati classificatisi ai secondi posti. Va rilevato, però, l'ottimo comportamento delle *Fiat* "508", due delle quali, guidate da Camellini e Ghiringhelli, si classificarono al terzo e al quarto posto, realizzando una media superiore ai 46 Km/ora. Comirato e Berti, pure sulla "508", furono quinto e sesto con una media d'oltre 45 chilometri/ora. Seguirono tre altre "508" alla media di 44 Km/ora. Chi conosce lo Stelvio si renderà conto dell'alta velocità raggiunta da queste genuine ed economiche vetture sport, di 1000 cmc soltanto. Una novità era quest'anno la

inclusione della classe 750 cmc. In essa le nuove *Fiat* "500", di soli 570 cmc di cilindrata, si trovarono a dover lottare con una *Austin* sport di 750 cmc. Malgrado ciò, con la "piccola grande vettura" Spotorno riuscì a superare i 14 Km del ripidissimo percorso alla notevole media di quasi 35 Km/ora. La *Austin* di Carnevali venne passata alla categoria 1100 cmc perchè la sua cilindrata risultò superiore a quella che il pilota, in perfetta buona fede, aveva dichiarato. Ecco le classifiche:

Classe 750 cmc: 1. Spotorno (*Fiat* "500") in 24'02,94", a 34,927 Km/ora; 2. Minio (*Fiat* "500") in 28'34,18", a 29,398 Km/ora.

Classe 1100 cmc: 1. Bergamini (*Maserati*) in 16'32,88", alla media di 50,675 Km/ora; 2. Radice Fossati (*Maserati*) in 16'32,94", a 50,754 Km/ora; 3. Camellini (*Fiat* "508") in 18'04,56", a 46,468 Km/ora; 4. Ghiringhelli (*Fiat* "508") in 18'06,95"; 5. Comirato (*Fiat* "508") in 18'17,27"; 6. Berti (*Fiat*) in 18'39,31"; 7. Spoletini (*Fiat*) in 18' e 42,44"; 8. Zoboli (*Fiat*) in 18'46,09"; 9. Zanella (*Fiat*) in 18'46,35"; 10. Marazza (*Fiat*) in 19'26,7"; 11. Cortesi (*Fiat*) in 19'35,53"; 12. Bicchi (*Fiat*

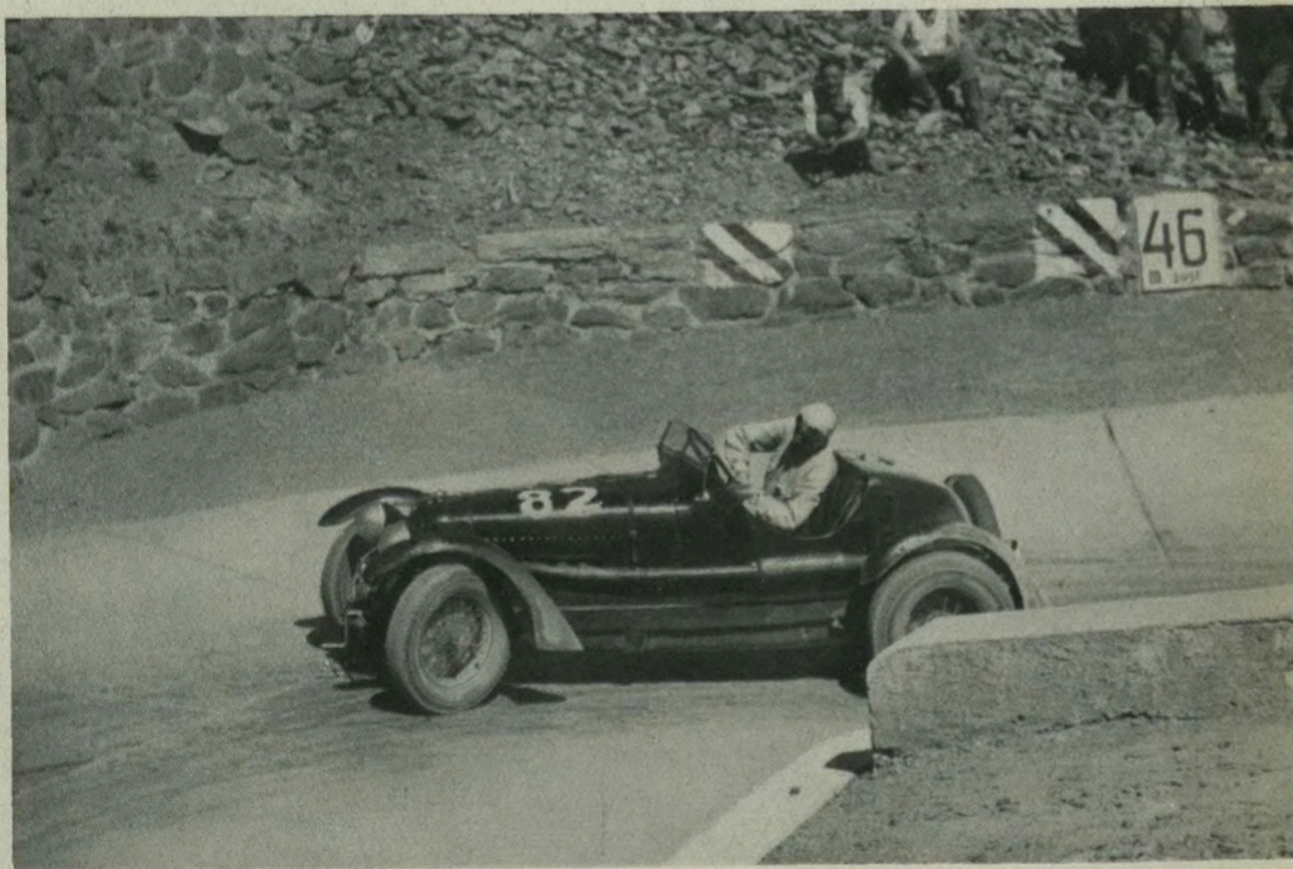


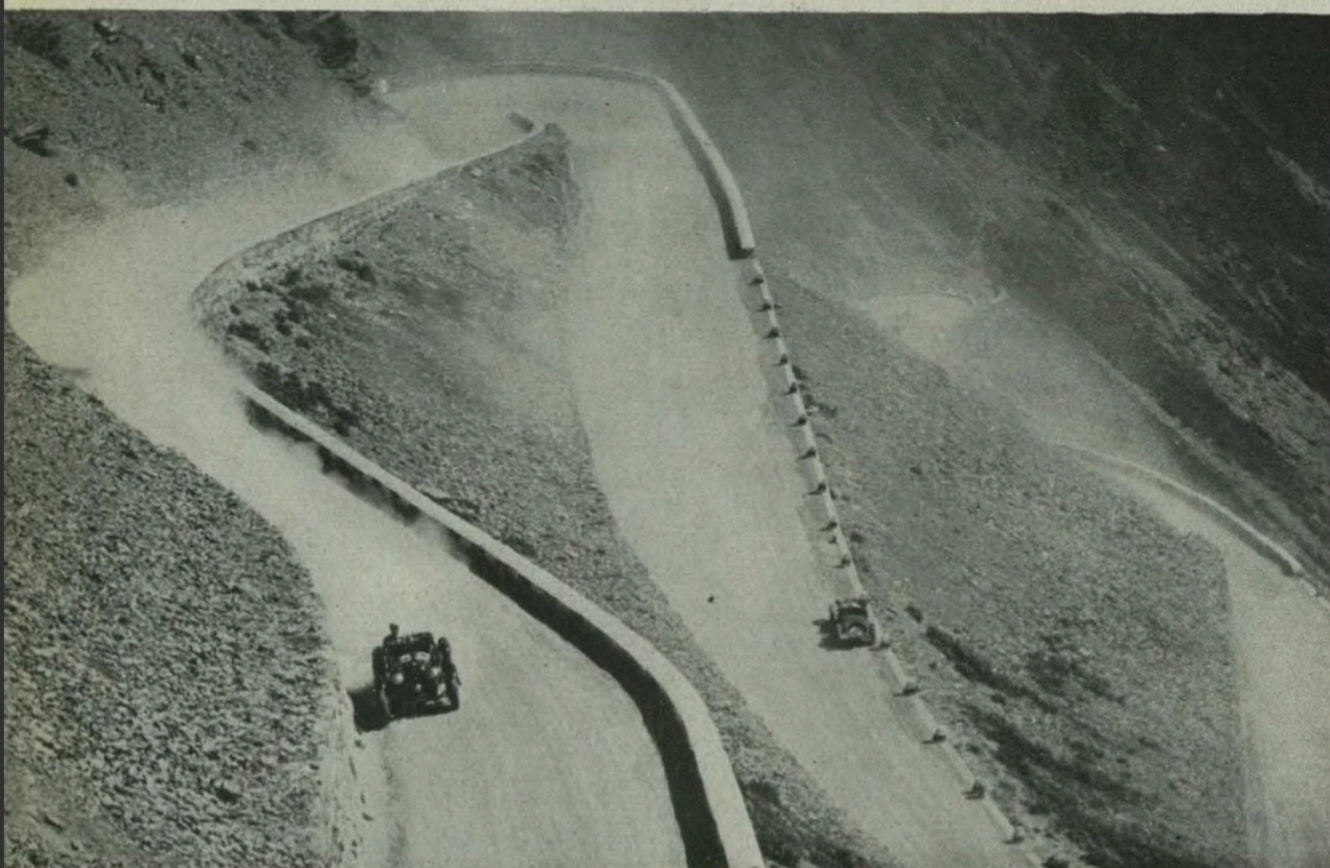
L'arrivo del vincitore assoluto Tadini

"508") in 19'36,41", primo vetture chiuse alla media di 42,841 Km/ora; 13. Leone (*Fiat*) in 19'47,1", secondo vetture chiuse; 14. Olga Longhi (*Fiat*) in 23'16,63", terza vetture chiuse.

Classe 1500 cmc: 1. Barbieri (*Maserati*) in 14'36,22", alla media di 57,52 Km/ora; 2. Gilera (*Maserati*) in 14' e 42,06", a 57,124 Km/ora; 3. Rocco (*Maserati*) in 15'35,14", a 53,891 Km/ora; 4. Conetta (*Alfa-Romeo*) in 17'33,15".

Una perfetta curva del conte Trossi secondo classificato alla media di km. 59.001





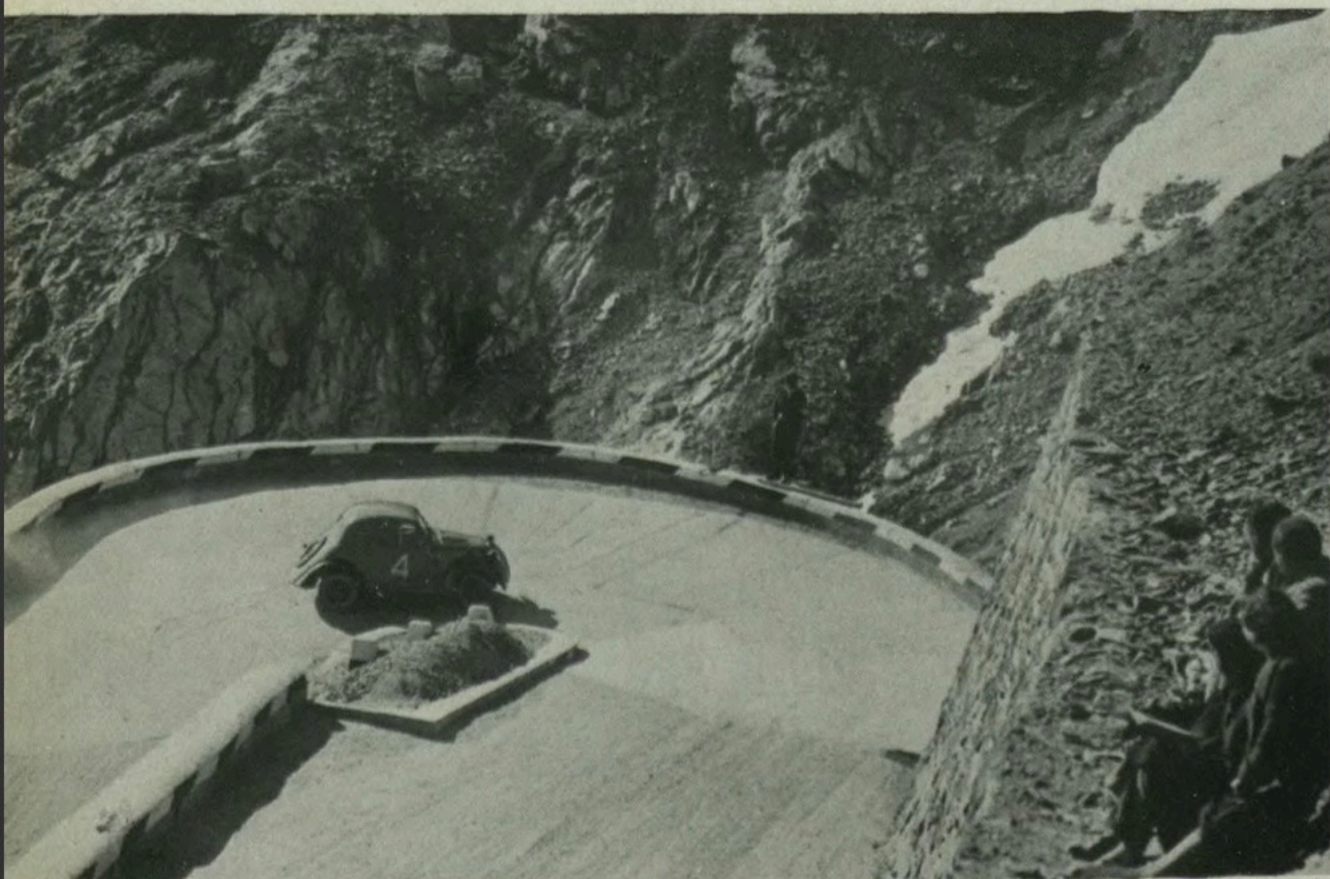
Due macchine s'inseguono su per le erte e serpeggianti rampe del Giogo

Classe oltre 1500 cmc: 1. Tadini (*Alfa-Romeo* 2900) in 13'53,79'', alla media di 60,445 Km/ora; 2. Trossi (*Maserati* 2500) in 14'14,17'', a 59,001 Km/ora; 3. Biondetti (*Alfa-Romeo* 3200) in 14'28,52'', a 58,024 Km/ora; 4. Castelbarco (*Alfa-Romeo* 2300) in 14'55,38''; 5. Severi (*Alfa-Romeo* 2900) in 15' e 02,34''; 6. Musso (*Alfa-Romeo* 2300) in 15'47,54''; 7. De Rham (*Alfa-Romeo*) in 15'55,57''; 8. Romano (*Bugatti*) in 16'13,18''; 9. Villa (*Bugatti*) in 16' e 23,8''; 10. Mazzonis (*Alfa-Romeo*) in

16'48,21''; 11. Pes di Villamarina (*Alfa-Romeo*) in 17'38,71''; 12. Cattaneo (*Alfa-Romeo*) in 18'44,65''; 13. Baruffi (*Alfa-Romeo*) in 19'13'', primo vetture chiuse alla media di 43,71 Km/ora; 14. Ferrari (*Alfa-Romeo*) in 19'18,6'', secondo vetture chiuse.

■ Nel "Gran Premio della Montagna", svoltosi a Friburgo, Rosemeyer riuscì colla sua potentissima *Auto Union* a migliorare il primato della gara, impiegando 7'59,3'' ad effettuare

La piccola Fiat "500" ha sbalordito piloti e tecnici nella corsa dello Stelvio



il percorso realizzando una media di 90,1 Km/ora. Delius, pure su *Auto Union*, fu secondo in 8'01,9''. Il nostro Brivio, su *Alfa-Romeo*, si classificò terzo in 8'27,6''. Nella classe 1500 cmc vinse l'inglese Tongue, su *E.R.A.*, in 8'49,2'', alla media di 81,6 Km/ora. Nella classe 1100 cmc vinse Baumer, su *Austin*, in 8'34,2''. Nella classe vetture sport d'oltre 2000 cmc riuscì vincitore il nostro Farina, su *Alfa-Romeo*, in 8'21,9'', alla media di 86 Km/ora. Seconda fu una *Bugatti*, terza e quarta due *Alfa-Romeo*. Un altro successo riportò l'industria italiana nella classe vetture sport 2000 cmc, per merito di Berg, il quale impiegò 9'25,3'', realizzando la media di 76,38 Km/ora. Nella classe vetture sport 1100 cmc vinse Briem, su *Amilcar*, in 9'07,4'', alla media di 78,9 Km/ora.

■ Il "Tourist Trophy", che si svolge sul circuito di Ards, presso Belfast, fu disgraziatamente funestato da un accidente in cui persero la vita sette spettatori, mentre venticinque rimanevano feriti. Quest'anno le vetture concorrenti non potevano essere sovralimentate né usare carburanti diversi da quelli in commercio. In ciò la gara ricordava quelle promosse ultimamente in Francia. Beninteso il "T.T." è una corsa a vantaggi, genere di gara molto in favore presso i nostri amici inglesi. La vittoria arrise alla coppia F. W. Dixon - C. Dodson, su *Riley "Sprite"*, di 1500 cmc, alla media di 125,5 Km/ora, realmente notevole se si pensa che la corsa si svolse in gran parte sotto una pioggia dirotta. La "Sprite" ha quattro cilindri ed altrettanti carburatori. Secondo fu E. R. Hall, sulla nuova sei cilindri *Bentley* di 4250 cmc, alla media di 130 Km/ora. Il distacco di Hall dai vincitori fu di un minuto soltanto sui 660 Km della gara, e ciò dimostra che i vantaggi furono stabiliti giudiziosamente. Terzo si classificò A. F. P. Fane, su *Frazer Nash-B.M.W.*, la quale non è altro che la germanica *B.M.W.* costruita in Inghilterra. Fane realizzò la media di 124,2 Km/ora, e vinse nella classe 2000 cmc. Quarto e quinto furono P. G. Fairfield e Lord Howe, ambedue su *Lagonda* di 4500 cmc. Sesto fu Maclure, su *Riley* di 1500 cmc. W. Sullivan, su *Fiat "508"*, si classificò tredicesimo, alla bella media di 108 Km/ora, vincendo nella classe 1100 cmc. Quindici concorrenti giunsero al traguardo. Le temibili sei cilindri *Delahaye*, a tre carburatori, furono tutte eliminate da incidenti. Una di esse, guidata da Lebegue, ebbe l'onore di stabilire il nuovo primato sul giro (Km 22) in 9',33'', alla media di 137,5 Km/ora.

■ Nella "Coppa Edda", svoltasi a Lucca alla presenza della contessa Edda Ciano Mussolini, Tadini ebbe ragione di Pintacuda per soli 4,6''. Am-

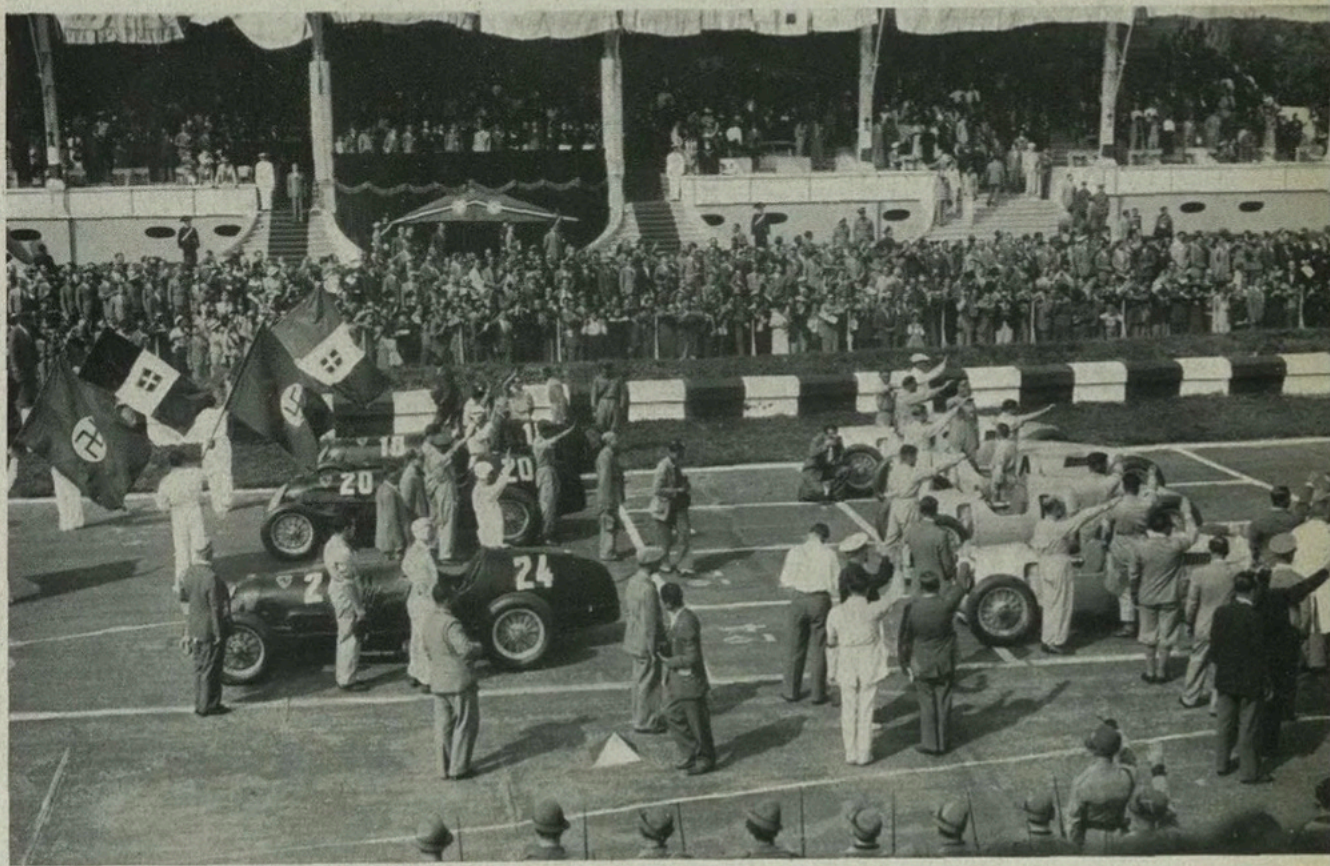
bedue correvano con l'*Alfa-Romeo* 3800 cmc. Brivio fu costretto a ritirarsi per un guasto alla pompa d'alimentazione. Trossi trovò che la propria *Maserati* di 4000 cmc non era molto maneggevole sulle strade viscide per la pioggia, quindi decise d'arrestarsi. Nella gara per le vetture di 1500 cmc, dopo un brillante inizio di Bianco sulla *Maserati* a quattro cilindri, Trossi lo sorpassò agevolmente colla sei cilindri della stessa Casa e filò indisturbato verso la vittoria. Belle corse fecero Belmondo e Barbieri, ambedue colla *Maserati* a quattro cilindri. Le classifiche furono le seguenti.

Classe 1500 cmc: 1. Trossi (*Maserati*) che impiega 46'14,6" a percorrere i 70,5 Km della gara, realizzando la media di 91,472 Km/ora; 2. Belmondo (*Maserati*) in 46'57,4"; 3. Barbieri (*Maserati*) in 47'26,8"; 4. Bianco, fermato al 29° giro; 5. Carraroli, fermato al 28° giro; 6. Righetti, fermato al 28° giro. Giro più veloce: Belmondo (*Maserati*) in 1'29,6", alla media di 94,419 km/ora.

Classe oltre 1500 cmc: 1. Tadini (*Alfa-Romeo*) che impiega ore 1.12'33,6" a percorrere i 117,5 Km della gara, alla media di 97,16 Km/ora; 2. Pintacuda (*Alfa-Romeo*) in 1.12'38,2"; 3. Battaglia (*Alfa-Romeo*) fermato al 48° giro; 4. Banti (*Alfa-Romeo*) fermato al 44° giro. Giro più veloce: Tadini e Pintacuda (*Alfa-Romeo*) in 1'22,8", alla media di 102,173 Km/ora.

■ Ed eccoci all'autodromo di Monza per il "Gran Premio d'Italia". Saremmo quasi tentati anche noi, come i giornalisti dei quotidiani, di parlare della folla che invade il reale parco monzese, e di descrivere fedelmente le varie cerimonie che hanno preceduto la partenza dei corridori. Resistiamo alla tentazione perchè comprendiamo che i nostri lettori devono già essere stati informati in proposito, e nel modo più completo, esauriente, dall'ottimo servizio giornalistico dei quotidiani.

Noi siamo grandi ammiratori della Germania, sinceri amici dei tedeschi, ma non ci fa piacere assistere al trionfo del corridore Rosemeyer Bernhard, su *Auto Union*, mentre avrebbe potuto vincere il corridore Nuvolari Tazio, su *Alfa-Romeo*. Cosicché pensiamo sia il caso di esaminare le cause della sconfitta, del resto preveduta con quasi assoluta certezza. Se Nuvolari ha perso, non è stato certamente perchè egli sia ormai vecchio, come qualcuno ha voluto benignamente insinuare. Nuvolari è sempre il grande campione, il più grande campione. Ma che cosa può fare Nuvolari quando gli si dà una vettura di quattro litri di cilindrata per lottare contro una sei litri? Pensiamo Nuvolari abbia buon carattere e sappia stare allo scherzo, perchè se fosse altrimenti a quest'ora avrebbe pro-

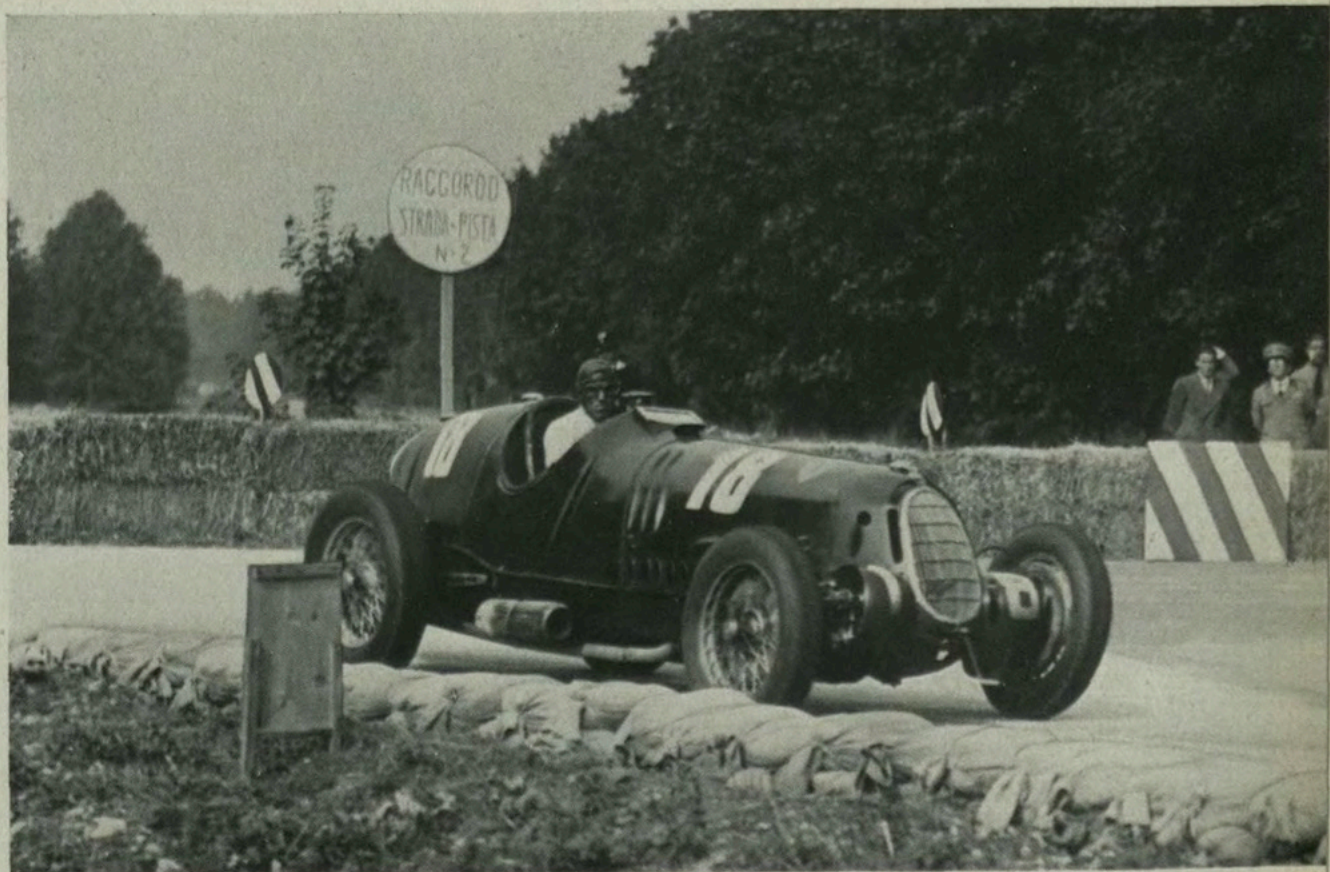


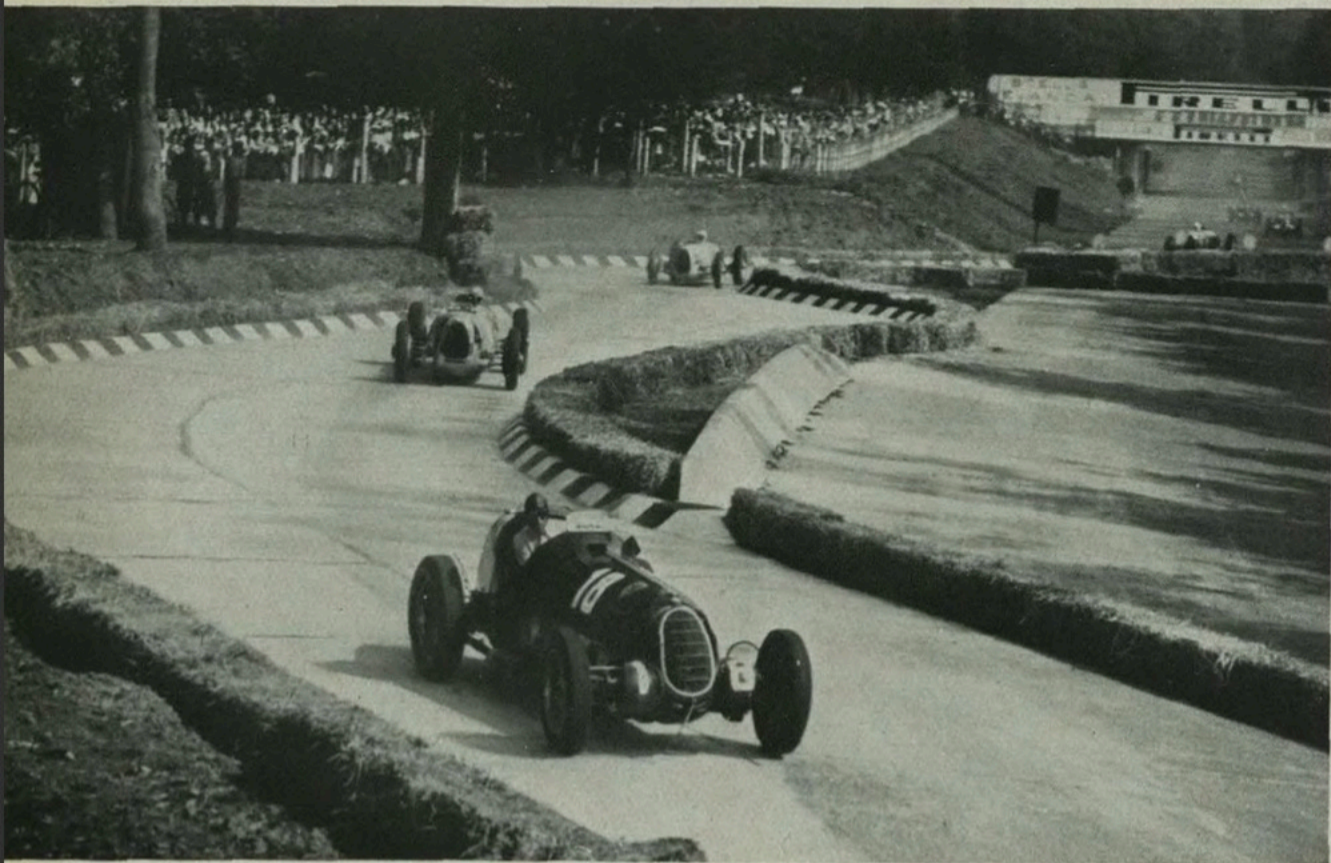
La presentazione delle squadre davanti la tribuna e il saluto alla bandiera

testato energicamente. Chi ha battuto Nuvolari, e non solo a Monza, non è stato Rosemeyer, e neppure il dottor Porsche: è stato soltanto uno strano atteggiamento di alcuni tecnici, che consiste nella mistica adorazione del motore piccolo. Il "motorino piccolo e nervoso": ecco l'ideale! Cosicché, in omaggio al falso verbo, predicato da falsi profeti, si sono sprecate somme ingenti, e il tricolore ha dovuto ripetutamente cedere di fronte alla bandiera del Reich. La vettura da corsa destinata a rappresentare l'Italia nelle

grandi corse d'Europa doveva avere il più potente motore compatibile col limite di peso stabilito dalla formula in vigore; e per ottenere la massima potenza, era necessaria una grande cilindrata. Si è voluto contare sulla grande efficienza specifica, sul gran numero di cavalli per litro, ma non si è riusciti ad ottenere una potenza bastevole. Occorre enorme potenza, una potenza tale da non essere normalmente sfruttata che su brevi tratti, in caso d'assoluto bisogno: ecco la verità. In tal modo si può avere tutta la velocità desiderabile, non di-

Nuvolari, valido difensore dei nostri colori, tuttora imperterrito sulla breccia





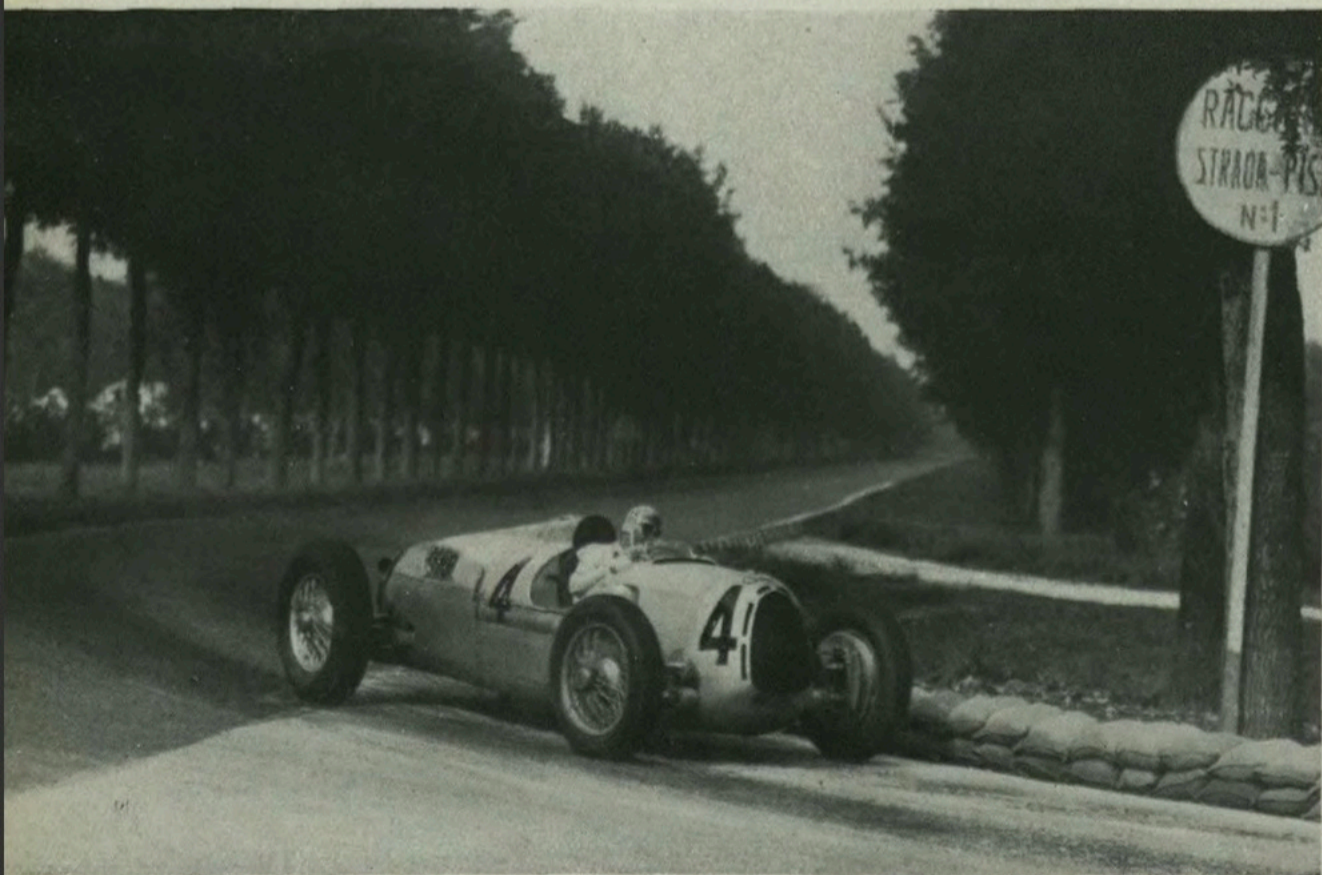
Nuvolari incalzato da presso su una variante da Rosemeyer e Stuck

aggiunta dalla necessaria sicurezza di funzionamento del motore.

L'argomento è oltremodo sgradevole perchè già nella costruzione normale il Fisco, colla tassa di circolazione basata sulla cilindrata del singolo cilindro e sul numero di cilindri del motore, ha praticamente costretto a limitarsi a motori assai piccoli, i quali non rappresentano affatto l'ideale. Dovremo quindi, in eterno, essere perseguitati dai motorini "piccoli e nervosi"? Non soltanto nella costruzione normale ma anche in quella speciale da corsa? Quan-

do, come in certi Paesi esteri, scomparisse anche da noi la tassa di circolazione basata sul motore, potremmo avere nella costruzione corrente motori di ragionevole cilindrata. Ma fin d'ora era possibile ricorrere, nella costruzione da corsa, a motori di grande cilindrata, perchè la formula limitava soltanto il peso della vettura. Non si è compresa la giusta via, non la si è voluta comprendere per un soggettivismo altamente condannabile, verso il quale non possiamo affatto essere indulgenti. Cosicché dobbiamo concludere affermando

Rosemeyer abborda in velocità una curva di raccordo con perfetto stile



alto e forte che, non essendovi limiti artificiali alla cilindrata dei motori, si dovrà sempre ricorrere a motori relativamente grandi. Il motore troppo piccolo è decisamente un errore. Vorremmo lo si comprendesse, da tutti, e se ne traessero quindi le logiche conseguenze.

■ La cronaca del "Gran Premio d'Italia" non fu troppo movimentata. Dopo il primo giro è in testa Stuck, su *Auto Union*. Seguono Nuvolari, Rosemeyer, Varzi, Delius, Dreyfus, Farina, Trossi, Pintacuda, Biondetti e Dusio. Nel secondo giro l'impaziente Rosemeyer, stufo di guardare la coda dell'*Alfa* di Nuvolari, con una piccola accelerata è passato in seconda posizione. Al quarto giro l'impaziente Rosemeyer, leggermente importunato dallo scarico dell'*Auto Union* dell'amico Stuck von Villiez, con una piccola accelerata è passato in testa. Dopo cinque giri l'ordine è quindi: Rosemeyer, Stuck, Nuvolari, Delius, Varzi, Dreyfus, Farina, Trossi, Pintacuda, Biondetti e Dusio. All'ottavo giro Nuvolari sorpassa Stuck. Al dodicesimo giro Varzi lascia la sua *Auto Union* ad Hasse, perchè il motore non va più. Hasse si diverte a fare qualche giro, poi si convince che il sedicesimo cilindro del suo motore ha proprio lo stantuffo bucato e si ritira. Rosemeyer accelera, e Nuvolari risponde come può. L'andatura è abbastanza allegra, tanto che Stuck, preoccupato forse di tener dietro a Nuvolari, esce di pista ad una delle varianti e se la cava miracolosamente. Dopo venti giri l'ordine è: Rosemeyer, Nuvolari, Delius, Farina, Dreyfus, Trossi, Pintacuda, Biondetti, Dusio. A metà gara, cioè dopo trentasei giri (252 Km), l'ordine è: Rosemeyer, Delius, Nuvolari, Farina, Dreyfus. Trossi abbandona la sua *Maserati* a Bianco. Farina ha un incidente ad una delle varianti e rovina la macchina. Delius, che era stato attardato dalla rottura d'una tubazione dell'olio, insegue e supera Dreyfus. Così ha termine il "Gran Premio d'Italia". Di Nuvolari bisogna dire che ha fatto tutto il possibile, e del bravo e simpatico Rosemeyer.

Ecco la classifica: 1. Rosemeyer (*Auto Union*) in ore 3.43'25'', alla media di 135,352 Km/ora; 2. Nuvolari (*Alfa-Romeo*) in 3.45'30,6'', a 134,096 chilometri/ora; 3. Delius (*Auto Union*) in 3.44'07,2'', fermato dopo il 70° giro; 4. Dreyfus (*Alfa-Romeo*) in 3.44'59'', fermato dopo il 70° giro; 5. Pintacuda (*Alfa-Romeo*) in 3.44'11,4'', fermato dopo il 68° giro; 6. Dusio (*Maserati*) in 3.45'13,4'', fermato dopo il 59° giro; 7. Trossi e Bianco (*Maserati*) in 3.44' e 59,8'', fermati dopo il 49° giro. Giro più veloce: Rosemeyer (*Auto Union*) in 2'59,6'', media di 140,311 Km/ora.

LUCIO MARTELLI