

Tre vetture partite

Tre vetture arrivate

Il Gran Premio della Notte

24 ore di corsa
(Categoria 2000 cmc.)

è vinto brillantemente dalla

DIATTO

Tipo 20 - 2 litri

con

1° SCHIEPPATI-FERRETTI

che compiono Km. 2272,391 alla media oraria di Km. 94,682

La DIATTO si piazza ancora 3° nella classifica generale con SCHIEPPATI-FERRETTI, e 3° e 4° nella categoria 2000 cmc. con MASERATI-BOTTA e MEREGALLI-CATTANEO.

Impianto elettrico LUMA

Olio OLEOBLITZ

Gomme DUNLOP

Tre vetture partite

Tre vetture arrivate

Soc. Anon. Autocostruzioni DIATTO - Sede e Stabilimenti TORINO - Via Venaria, 73
(Casella Postale 378)

Agenzia per la Lombardia (Esclusa la Provincia di Mantova)

Carrozzeria Schieppati - Via Lazzaro Papi N. 14 - Milano

Agenzia per la Provincia di Mantova ITALO GALLINA, Via Concezione, 7 - MANTOVA

cambio a 4 velocità sospensione su molle semi-ellittiche anteriormente e cantilever posteriormente. Si noti a questo proposito la rottura in marcia di una di queste molle posteriori, ciò che però non ha impedito alla macchina, dopo una riparazione sommaria, e per quanto rimanesse un poco sbandata, di proseguire regolarmente sino alla fine.

A disputare la vittoria nella classifica generale alla macchina straniera non vi erano del resto che due vetture italiane di pari cilindrata (un'Alfa-Romeo e una Spa) oltre a una Nazzaro di 3720 cmc. Eliminate queste due ultime solo l'Alfa-Romeo (Ascari-Marinoni) ha compiuto una egualmente magnifica performance non ostante qualche incidente e classificandosi ottimamente seconda.

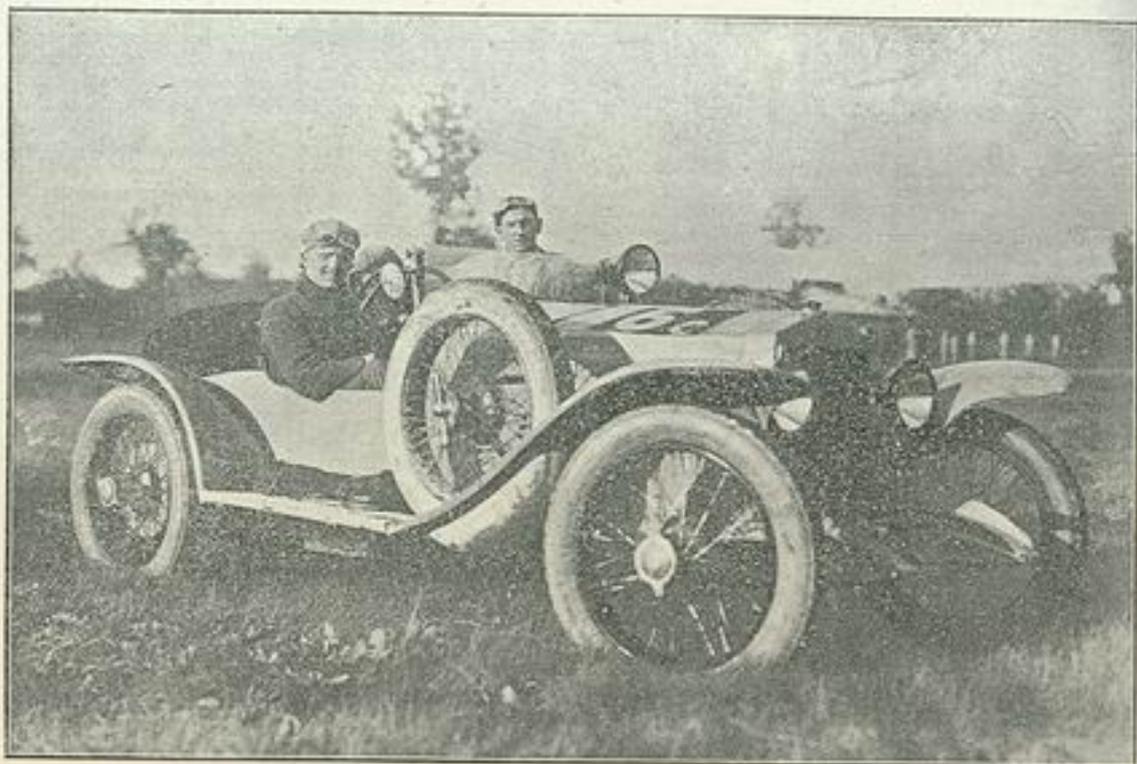
Le macchine italiane costituivano invece la totalità dei partenti nelle medie cilindrata, 1500 e 2000 cmc. e due belle vittorie toccavano rispettivamente alla *Diatto* 2 litri a Km. 94.682 di media (equipe Schieppati-Ferretti) ed alla *O. M.* di 1500 (M. e T. Danieli) a 88.232 di media. Ma ci sia soprattutto consentito di soffermarci sul nuovo grande successo delle minime cilindrata, anche se dovremo rammaricarci della solita assoluta prevalenza dell'industria francese in questo campo (su 7 cyclecars partiti, sei di costruzione francese ed uno solo italiano, l'ottimo *Odetti*).

—Ma non vorremo insistere in questa deplorazione cui già tante volte abbiamo accennato a costo di ripeterci continuamente; speriamo però che la nuova dimostrazione non vada perduta per l'industria automobilistica italiana. A questo « Premio della Notte » il successo dei cyclecars è veramen-

te grandioso sotto il duplice aspetto della velocità e della regolarità. La macchina vincitrice della categoria sino a 1100 cmc., una *Salmson*, (pilotti Rigoldi e Biagioli) ha coperto in ventiquattro ore 2039 Km. alla media di quasi 85 Km. orari, ciò che costituisce un vero record. Si confrontino, nella tabella che prima abbiamo riportata, le medie dei vincitori nelle diverse categorie e quelle rispettivamente prescritte dal regolamento. Anche se per poco, rispetto alla *Nag*, il *Salmson* è la macchina che ha saputo segnare il maggior guadagno di velocità in confronto alle medie prescritte. E nessuno vorrà sostenere che i 56.250 di media prescritti per i cyclecars rappresentassero una prova meno severa degli 87 Km. a mezzo richiesti a macchine di cilindrata quasi tripla.

Torniamo alla regolarità: come risultati generali sono indubbiamente buoni ed appaiono favorevoli paragonati a quelli della corsa francese delle 24 ore organizzata per singolare coincidenza contemporaneamente a quella italiana: a Monza, su 20 macchine partite se ne sono classificate 12, il 60 per cento. Ma distinguiamo fra vetture medie e grosse, e cyclecars; delle prime, partite 13 ed arrivate 7 percentuale 54 circa; dei secondi, partiti 7 e arrivati 5; percentuale d'arrivi 71.

Il significato di queste cifre ci sembra altissimo, mentre su questa grandiosa affermazione delle minime cilindrata generalmente i commenti della stampa all'indomani della prova hanno troppo poco parlato. Si pensi a tutte le ostilità ed alle prevenzioni che contro ai cyclecars gravavano sino a poco tempo addietro, e che forse in Italia non si



La « Diatto », vincitrice della categoria 2 litri (pilotti Schieppati e Ferretti).

Le manifestazioni romane: Il Circuito dei Monti Cirin...



Domenica 30 marzo si è svolto il 1° Circuito per la Coppa della Casa dell'Auto, sul percorso Roma, Civitavecchia, Viterbo, Roma, Km. 225. Il regolamento prescriveva che la media oraria dovesse mantenersi sui 55 Km. ed in caso di ex-aequo venisse cronometrato il tratto in salita Civitavecchia, Tolfa (Km. 15).

I partenti furono sette e gli arrivati quattro. La classifica degli ex-aequo in base al tratto cronometrato è risultata la seguente: 1. Boni in 16'28"; 2. Ricci in 16'30"; 3. Dragonetto in 16'40".

Lungo tutto il percorso i concorrenti sono stati accolti coi segni della più grande simpatia e la gara (in unione a quella motociclistica che si è svolta contemporaneamente) è servita ad una buona e proficua opera di propaganda.

50



In alto: i concorrenti alla gara, automobilisti e spettatori, in attesa per la partenza.

Nell'ovale in alto: un concorrente lungo il corso.

Al centro: Dragonetti su "Diatto", che si è classificato ex-aequo.

* Nell'ovale in basso: un concorrente all'arrivo.

La XVI Corsa in salita Coppa della Consuma.

VISIONI DI GARA:

1. L'arrivo di un concorrente della categoria Turismo, 2. Damiano Rogal l'asso motociclistico e recordman della Consuma, ha debuttato come automobilista ed ha incontrato un nuovotriciovin-



cendo con la "Diatto", la sua categoria; 3. Materassi su "Itala", ha ottenuto un nuovo ambizioso trionfo; 4. Presenti su "Alfa Romeo" che ha vinto la categoria turismo; 5. Damiano Rogal in velocità in curva.

(Fot. Locchi).



La XVI Coppa della Consuma, Km. 14,930, si è svolta quest'anno il 22 corr. sotto una incessante pioggia che aveva reso il fondo stradale quasi impraticabile specialmente sui torniquets. Devesi a questo fatto se il record che appartiene al Conte Giulio Masetti ha potuto resistere al feroce attacco portatogli dal vincitore Materassi che su "Itala", ha ottenuto il miglior tempo della giornata.

Interessante è stato il debutto di Damiano Rogal che con la "Diatto", 3 litri ha vinto la sua categoria e si è classificato terzo assoluto.

Ecco la classifica:

Cat. 1500 cmc.: 1. Marconcini (Chiribiri) in 14' 31" 2/5.

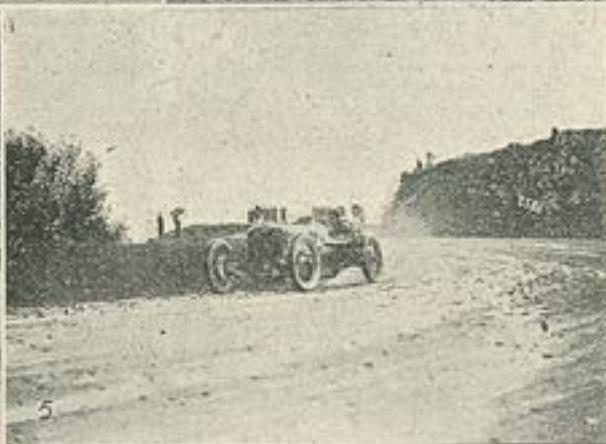
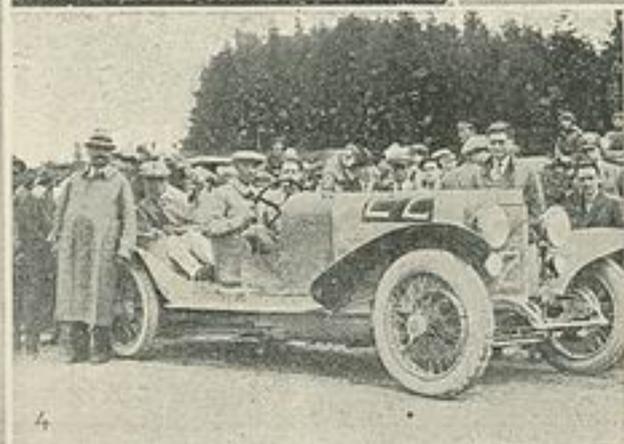
Cat. 2000 cmc.: 1. Antonelli (Bugatti) in 13' 19" 2/5.

Cat. 3000 cmc.: 1. Rogal (Diatto) in 13' 24" 1/5.

Categoria oltre 3600 cmc.: 1. Materassi (Itala) in 13' 17" 2/5.

Cat. Turismo fino a 2000 cmc.: 1. Cercignani (Diatto) in 16' 54" 1/5.

Cat. Turismo oltre i 2000 cmc.: 1. Presenti (Alfa Romeo) in 14' 37" 3/5.



Alla Terni-Passo della Somma

- 1 - Il tavolo dei cronometristi.
- 2 - Il pittoresco percorso.
- 3 - L'arrivo di De Stallich su Fiatto, primo assoluto.
- 4 - Borzacchini su Salmson ad una curva.
- 5 - Borhill su Chrysler.
- 6 - Belli su Fiat 509, all'arrivo.

(Civ. Del Povo. foto G. Gatti)



Corsa in salita
COPPA DELLA COLLINA PISTOIESE

6 Luglio 1924

I Pneumatici Straight - Side **GOOD-YEAR**



Il gentleman / Amleto Orlandi

AMLETO ORLANDI

su Lancia tipo "LAMBDA" di 2000 cme.,
 che partecipava nella cat. 3000 cme.,
 classificandosi brillantemente **secondo**
 a pochi secondi dal primo (che pilotava
 una 3000 cme.) e battendo diverse vet-
 ture di cilindrata superiore.

Domandate presso le nostre FILIALI
 preventivi per ruote (Rudge) e pneu-
 matici Straight-Side GOOD-YEAR

AGENZIA GENERALE ITALIANA PNEUMATICI

GOOD-YEAR

ORLANDI, LANDUCCI & LUPORI
LUCCA ————— MILANO

portano alla vittoria

Damiano Rogai

su DIATTO, che

vince la 5ª categoria

3000 cme. corsa.



Damiano Rogai

Filiali in: BOLOGNA - FIRENZE - GENOVA - TO-
 RINO - MESSINA - ROMA - PADOVA
 UDINE.

Le vittorie più convincenti sono quelle che si ripetono!

IL CIRCUITO DEL GARDA

è vinto per la TERZA VOLTA da
GUIDO MEREGALLI su

DIATTO

TIPO 20 SPORT

con Carburatore MEMINI - Magnete
BOSCH - Candele KLG, che compie
pure il GIRO PIÙ VELOCE

**e si aggiudica definitivamente la
Coppa del Garda**

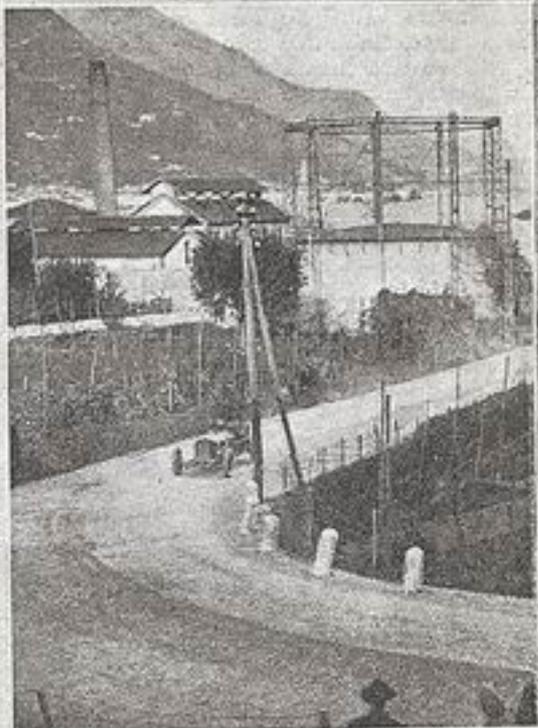
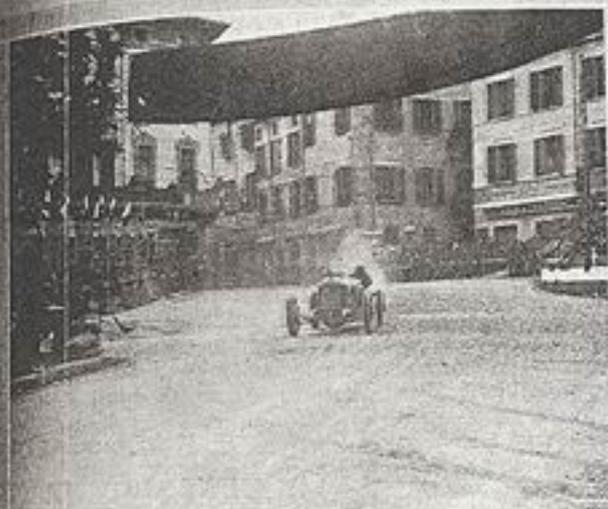
Soc. Anon. Auto-Costruzioni DIATTO

Sede e Stabilimenti: TORINO - Via Venaria N. 73

Agenzia per TORINO e Piemonte: Piazza S. Carlo, 11
(Casella Postale 378)

Agenzia Lombarda: Via Lazzaro Papi, 14 - MILANO

VISIONI DEL CIRCUITO DEL GARDA



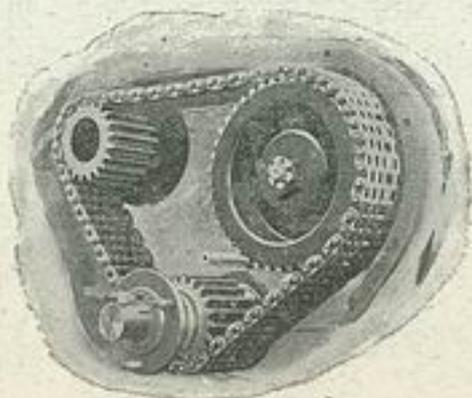
A sinistra e dall'alto in basso: Meregalli taglia vittorioso il traguardo posto nella piazza di Salò. - Clerici insegue Silvani alla svolta di Termine. - Morandi sulle Zette inseguito da Antonelli. - A destra, in alto: Meregalli inizia velocissimo la salita delle Zette. - In basso: Passaggio di un concorrente a Cunetione.



Catene a rulli per

AUTO
MOTO
CICLO

RENOLD



Catene silenziose
per applicazioni
industriali per di-
stribuzione motori
d'automobili.

Rappresentanti Generali per
l'Italia e Colonie:

G. Ruini & Figlio

MILANO (5)

Corso Italia, 1 - Telef. 12-750

Nella

**COPPA AUTOMOBILISTICA
.. FIERA DI MILANO ..**

LA NUOVA

DIATTO

Tipo 30

Gomme **DUNLOP** - Freni **DIATTO PERROT**
Carburatore **ZENITH** Magnete **OSCH**

dimostra le sue doti di
velocità e poco con-
sumo, raggiungendo
la maggiore velocità
fra tutti i concorrenti
(Km. 107,376 in 1 ora)
e compiendo Km. 162
con una sola latta di
benzina

CLASSIFICANDOSI

PRIMA

per la velocità

PRIMA

per la media velocità-consumo

Soc. An. Autocostruzioni DIATTO

Strada della Venaria, 73 - TORINO



4/5/1924

Risultati di gare

IL CIRCUITO DI BELFIORE

Il V Circuito automobilistico di Belfiore, svoltosi il 4 maggio, che aveva raccolto l'adesione dei migliori gentleman, ha avuto un esito abbastanza lusinghiero. L'organizzazione curata in ogni minimo particolare, ha servito a rendere regolare lo svolgimento della bella gara mantovana e la lotta serrata fra i vari concorrenti ha lungamente appassionato il numeroso pubblico accorso ad assistervi.

Dei 26 iscritti solo 20 hanno preso la partenza. Nella categoria cyclecars 1100 cmc. dei 5 concorrenti solo i due Salmson di Rigoldi e di Clerici hanno terminata la gara e dopo una lotta interessante la vittoria restava al Rigoldi che riusciva a realizzare sui 256 Km. di percorso la velocità media di Km. 80. A Clerici rimaneva la consolazione del giro più veloce all'elevata media di Km. 105,328.

Nelle altre categorie la lotta è stata asprissima. Marconcini ed Abriani, i due abilissimi piloti di Chiribiri si sono contesi palmo a palmo il terreno alternandosi al comando della corsa. Ritiratosi il secondo al 17° giro, quando filava sicuro verso la vittoria, Marconcini riprendeva il comando per non più lasciarlo.

La vittoria assoluta però restava a Masperi che ha portato meravigliosamente e con giudizio la sua Bianchi 2 litri ad un altro significativo trionfo.

Ecco le classifiche:

Categoria 1100 cmc.: 1. Rigoldi su Salmson che compie 1 Km. 256,200 in ore 51'4"2/5 alla media di Km. 80; 2. Clerici su Salmson cui spetta il giro più veloce della categoria in 6'51" alla media di Km. 101,718.

Categoria 1500 cmc.: 1. Marconcini su Chiribiri in 2.317"2/5 alla media di Km. 101,718; 2. Prete su Fiat in 2.41'23"; 3. Sidoli su Fiat in 2.43'16"2/5; 4. Vaccari su Fiat in 2.53'3"2/5.

Categoria 2000 cmc.: 1. Masperi su Bianchi in ore 2.30'58"1/5 alla media di 101,823; 2. Becchi su Diatto in ore 2.43'20".

LA SORRENTO-S. AGATA

Pure il 4 maggio sulla ormai classica salita Sorrento-S. Agata si è svolta una interessantissima gara automobilistica, che ha visto una bella affermazione della Bugatti nella categoria corsa che riusciva a coprire i 12 Km. del percorso in 10'47"3/5 alla media quindi di Km. 66.707 stabilendo così il record assoluto della giornata.

Buone le affermazioni di Gamboni su Amilcar nella cat. 1100 cmc.; di Lancellotti su Salmson nella cat. 1500; di Morandi su O.M. nella cat. 2000; di Caffish su Alfa-Romeo nella cat. 3000 e di Schiff su Mercedes nella massima categoria.

Le classifiche sono riuscite come segue:
Categoria corsa: 1. Croce su Bugatti in 10'47"3/5 a

coprire i 12 Km. di salita alla media oraria di Km. 66.707 (record assoluto della giornata); 2. Spadoni su Spa in 11'42"4/5; 3. Ratin su Fiat in 12'21"2/5; 4. Tarantini Nello su Aurea in 13'33"3/5.

Categoria 1100 cmc.: 1. Gamboni su Amilcar in 13'48"2/5 alla media di Km. 52,148; 2. Fourquet su Citroen in 16'15"3/5.

Categoria 1500: 1. Lancellotti su Salmson in 12'5" alla media di Km. 59,056; 2. Vittoeci su Bugatti in 12'12"2/5; 3. Narelli su O.M. in 12'40"3/5; 4. Caruso Enrico su Fiat 501 in 12'57"; 5. Renzi su Aurea in 13'7".

Categoria 2000 cmc.: 1. Morandi su O.M. in 11'50"3/5; 2. Lazzaroni su Ansaldo in 12'3"3/5; 3. Fondi su Ansaldo in 12'14".

Categoria 3000 cmc.: 1. Caffish su Alfa-Romeo in 11'33" e 4/5 alla media di Km. 62,262; 2. Marsengo su Spa in 12'6"3/5; 3. Pascale su Lancia in 12'41"1/5.

Categoria oltre i 3000 cmc.: 1. Schiff Giorgini su Mercedes in 11'31", alla media di Km. 62,518; 2. Garro su Spa in 11'51"3/5; 3. Sordino su Fiat in 13'9"3/5.

IL CIRCUITO DI PERUGIA

Un successo sportivo veramente significativo ha ottenuto il 18 corr. la gara automobilistica di velocità sul Circuito di Perugia per la disputa della Coppa della Perugina. Fra gli appassionati gentleman che si sono dati convegno su queste meravigliose strade sono emersi alcuni guidatori di indiscusso valore i quali per affermare un primato hanno dovuto lottare con accanimento e con valore.

Emilio Materassi su Itala è riuscito ad imporsi al valoroso drappello dei suoi avversari e la vittoria conseguita in condizioni tanto difficili è la conferma delle sue buone doti di guidatore e di tecnico. Questa vittoria è tanto più meritata in quanto tanto l'uomo che la macchina la hanno conquistata.

BUDA

CATENE SPECIALI PER COMANDO AUTO
DINAMO AUTO

Cicli - Moto - Industria

Soc. An. Catenificio "BUDA",

Via A. Fogazzaro, 45 - MILANO - Telefono 50-094

a Riva. E siccome, come era giusto, non sapevano che in questa località esistesse un controllo, così sono rimasti handicappati quasi senza loro colpa.

Quello poi che non è affatto giusto — e lo abbiamo già detto — è l'obbligo della gara in salita. Tuttalpiù questa gara dovrebbe essere lasciata facoltativa, oppure i suoi risultati farli veramente entrare nella classifica. Ma se resta a sè, come è oggi,



sultati tecnici della IV Coppa del Garda?

Diciamo subito che furono ottimi malgrado tutto. Le macchine si sono comportate ottimamente ed i guidatori hanno dato prova del loro alto valore. Lo scarto alto di ritirati è dovuto in gran parte ad incidenti di strada nei primi tratti del percorso, qualche ritiro è stato anche causato da eccesso di prudenza, nei guidatori, qualche altro da guasti alle macchine o per mancanza di gomme di ricambio.

La nebbia che ha ostacolato la marcia per almeno 80 chilometri dalla partenza (tanto da

non c'è proprio motivo che esista.

Come conclusione di questi appunti rileveremo ancora che se si dovessero ripetere nei prossimi anni le stesse condizioni di tempo di quest'anno, si dovrebbe tenerne conto per l'orario di partenza e ritardarlo, per non obbligare i concorrenti a mettere a repentaglio la loro incolumità.

Della gara compiuta dai 15 classificati sui 28 partiti riteniamo inutile fare la cronaca, poichè tutta la stampa ne ha parlato a suo tempo. Una domanda alla quale cercheremo di rispondere esaurientemente è questa: Quali furono i ri-



Milano che da Padova) ed il fango viscido delle strade, sono stati una nuova ben dura prova per i guidatori! Ma dopo Desenzano il tempo e le strade si son rimesse al bello e soltanto sul Ponale il ghiaccio e il freddo hanno per poco disturbato i coraggiosi viatori.

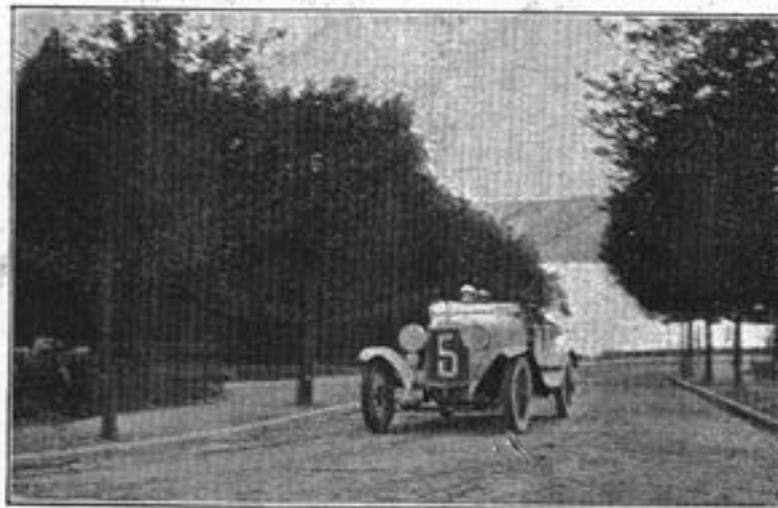


La gara quindi si è svolta in condizioni ben dure e quale concorso di regolarità questo del Garda può ben affermarsi sia uno dei migliori.

L'aver vinto in tali condizioni deve quindi essere titolo di grande merito così per l'uomo che per la macchina.

La vittoria è rimasta alle vetture leggere mentre le grosse vetture sopra i tre litri sono sparite quasi subito e le tre litri hanno mandato una sola macchina ad occupare un posto d'onore in classifica. Meravigliosa è stata invece l'affermazione dei cyclecars per cui può dirsi che la legge del minimo mezzo col massimo rendimento ha ottenuta una nuova clamorosa conferma.

C'è n'era forse bisogno? Oramai tutti sanno che una vetturola di 1500 cmc. può essere l'ideale per il grande turismo e che le grosse vetture sono oramai roba da museo. Ma quando noi ve-



Giuseppe Ferrari su "Alfa-Romeo", primo assoluto della gara in salita.

diamo un cyclecar di 900 cmc compiere quello che, alla stessa media, compiono vetturola e vetture, ci domandiamo a quali limiti arriveremo con le future costruzioni.

Le macchine classificate, dalla O. M. alla Ceirano, alla Fiat, alla Diatto, alla Bianchi, all'Alfa-Romeo, i cyclecars Amilcar, Salmson e Gar, hanno ben diritto di essere proclamate degne di tutta la nostra ammirazione.

L'uomo migliore è risultato un vecchio « asso » del volante: il Cav. Claudio Sandonnino; la macchina una giovane e già gloriosa marca italiana: la O. M.

La gara di Sandonnino è stata semplicemente meravigliosa. Nella nebbia o sulle Alpi, quanto in pianura, egli si è comportato da maestro. Mai vittoria è venuta a premiare uomo più meritevole e nessuno potrà mai sminuirlo in quanto, per le condizioni di tempo e di strade, per le difficoltà di percorso e di formula, bisognava, per vincere, essere un grande campione. Ed il cav. Claudio Sandonnino lo è. Egli ha quindi vinto la Coppa per aver avuto il minimo scarto sulla media delle medie.

Lo segue in classifica un gentile tanto coraggioso quanto prudente, due qualità queste che for-

mano i campioni: il Bernardi di Parma, pure su O. M., un entusiasta che farà ancora parlare di sé. Ha avuto una condotta di gara meravigliosa ed una buona regolarità. Se la gara si fosse svolta su di un solo settore di 340 Km. egli avrebbe vinto perchè arrivò a Gardone con uno scarto di due quinti di secondo sulla media di 48 Km. su tutto il percorso!

Terzo in classifica generale e primo della categoria sino a 3000 cmc. è risultato il Cattaneo, il valoroso guidatore della Ceirano, un campione già adusato ai più significativi trionfi. E dietro lui è il gentleman Mazzotti con la Fiat e poi ancora una O. M. con il Coffani che è stato ritardato per vari scoppi di gomme.

Al sesto posto troviamo il piccolo Amilcar pilotato dal bravo Arcangeli che, da valoroso corridore motociclista, passa oggi al volante con un trionfo significativo: egli ha vinto infatti la categoria 1100 cmc. ad una media meravigliosa. L'anziano Schieppati con la Diatto occupa il settimo posto e lo seguono l'avv. Masperi con O. M., Sirtori con la Bianchi, Ferrari su Alfa-Romeo, Crespi su O. M., Cortella sul cyclecar Salmson, Zanelli su Diatto, Buzio su Gar e Arrivabene su O.M.

Della O. M. di questa piccola grande vettura che dai trionfi della Coppa delle Alpi, vinta dal suo baldo campione Minoia, passa ad una solenne affermazione come questa, dove su sette macchine partite ne vede sei all'arrivo e conquista con una vittoria assoluta la Coppa del Garda, non è più il caso di tessere l'elogio. Esso è implicito nella fiducia che le dimostrano continuamente i migliori gentilemen, che la acquistano per correre e nella continua richiesta della clientela.

Ma a prescindere dal risultato finale noi siamo d'opinione che un sincero elogio meritino tutti coloro che hanno raggiunto il traguardo di Gardone, dando vita ancora una volta a questa bella gara, inscrivendo il loro nome sul suo libro d'oro.

Della gara in salita Gargagno-Tignale non v'è alcun particolare rilievo da fare.

Il miglior tempo è stato registrato da Ferrari su Alfa-Romeo, che si è lanciato con molto ardimento su per l'ardua salita.

Nella categoria 1500 cmc. è primo Coffani su O. M. e nei cyclecars l'onore del primato spetta a Buzio su Gar che si è così dimostrato un buon arrampicatore.

Italo Luraschi.

CLASSIFICA

Categoria 1100. — 1. Arcangeli (Amilcar); media delle medie 47.216; 2. Cortella (Salmson); 3. Buzio (Gar).

Categoria 1500. — 1. Sandonnino (O.M.), media delle medie 47.763; 2. Bernardi (O.M.); 3. Mazzotti (Fiat); 4. Coffani, 5. Masperi, 6. Crespi, 7. Arrivabene, tutti su O. M.

Categoria 3000. — 1. Cattaneo (Ceirano), media delle medie 47.629; 2. Schieppati (Diatto); 3. Sirtori (Bianchi); 4. Ferrari E. (Alfa-Romeo); 5. Zanelli (Diatto).

Spagna con 45.802, la Svizzera con 28.516, la Germania con 19.952, l'Olanda con 2980, l'Italia con 2346, ecc.

Risulta quindi da questa statistica che l'Italia ha esportato in Francia quasi cinque volte più di quanto la Francia abbia importato in Italia.

Cose d'America.

In Oklahoma vi è una sorgente che dà ogni giorno circa 8000 litri di petrolio adoperabile tal quale per l'uso delle automobili senza bisogno di nessuna raffinazione.

Il proprietario di questa grotta di Dio vende direttamente agli automobilisti al prezzo corrispondente a circa un soldo al litro, se calcolato col cambio alla pari, a venti centesimi col cambio attuale. Con tali prezzi si spiegano i milioni di automobili in uso negli Stati Uniti.

Una nuova marca d'automobili si iscrive al Gran Premio d'Europa.

Si sono iscritte recentemente al Gran Premio d'Europa due vetture Schmid. Poiché questo nome sarà giunto completamente nuovo all'orecchio di molti dei nostri lettori, diamo qui alcune notizie al riguardo.

Si tratta di una nuova marca francese costruita nelle officine di Ancey J. Schmid Rest, più note come fabbricanti dei cuscinetti a sfere S. R. O.

L'anno scorso si era già sentito parlare di questa marca con la quale Goux doveva correre a Indianapolis, ma non si fece in tempo. Così pure la vettura non fu pronta per il circuito di Tours ove era stata iscritta sotto la marca Roland-Pilain (III) poiché lo chassis era dovuto all'ing. Grilhot della stessa marca.

Quest'anno le vetture testé iscritte al Gran Premio sono di completa concezione, chassis e motore, del Sig. M. T. Schmid.

Il motore è un 6 cilindri senza valvole e non si sa ancora con precisione se avrà un dispositivo di sovralimentazione.

Successi italiani in Svezia.

Sulle gelate strade del Nord, in pieno inverno, il Club di Svezia ha organizzato una prova di velocità su 100 Km. su un circuito di 2765 metri, ed una prova di resistenza su percorso di Km. 22.600.

In ambedue le gare, l'Italia con macchine straziate di serie ha riportato il più grande successo.

Nella prima la classifica è stata la seguente:

- Cat. 1500 cmc. : 1. Fiat.
 » 2 litri 1. Lancia; 2. Diatto; 3. Lancia.
 » 3,5 » 1. Scania Vabis.
 » 5 » 1. Buick.
 » 6 » 1. Cadillac.
 » 1500 cmc. da corsa: 1. Fiat.

Nella seconda durissima gara si sono classificati:

1. Diatto, 2. Ballot, 3. Lancia, 4. Fiat, 5. Lancia, 7. Fiat.

Notevolissima la vittoria della Diatto.

Non possiamo fare a meno di rilevare in questa occasione un'altra prova della megalomania dei nostri fratelli italiani, il cui organo magno sportivo intitola la relazione delle gare precedenti come « un gran successo dell'industria francese ».

Non hanno vinto nessuna gara. In una si piazzano 2° e 3°, mentre l'Italia prende il 1°, 3°, 4°, 5°, 6° e 7° posto. L'altra, in sei categorie si classificano al 5° posto di una (cat. 5 litri macchina Voisin) mentre noi ci classifichiamo primi in tre su sei.

Se questo è un « gran successo dell'industria francese » in quale dizionario dovremo noi andare a cercare i termini e gli aggettivi per magnificare quello che ha fatto l'industria italiana?

Successi italiani in Danimarca.

Una gara di regolarità molto aspra poiché costituita da ben 600 Km. di strade coperte di neve è stata quella disputata il 2 e 3 febbraio col giro dell'isola di Seeland.

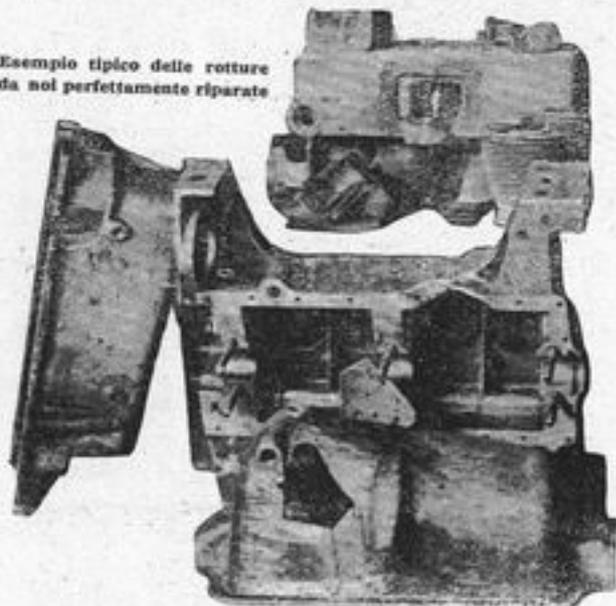
Su dieci vetture partite, cinque si classificarono.

Primaria Officina Specializzata in Saldature Autogene

Premiata con medaglia d'oro - Fondata nel 1907

CAMPANA PIETRO & FIGLI

Esempio tipico delle rotture da noi perfettamente riparate



Viale Gian Galeazzo, 10 - Viale Ticinese, 5 A

MILANO

Telefono 30-366

Si fanno e si rettificano alberi a gomito a prezzi di concorrenza

Con susseguenti illustrazioni daremo delle prove lampanti ed evidentissime delle miracolose saldature effettuate nelle nostre officine che sono le più specializzate d'Italia.



pari alla fama che si è da tempo conquistata in campo motociclistico. La due litri *Bianchi* è stata da lui meravigliosamente portata a questo significativo trionfo.

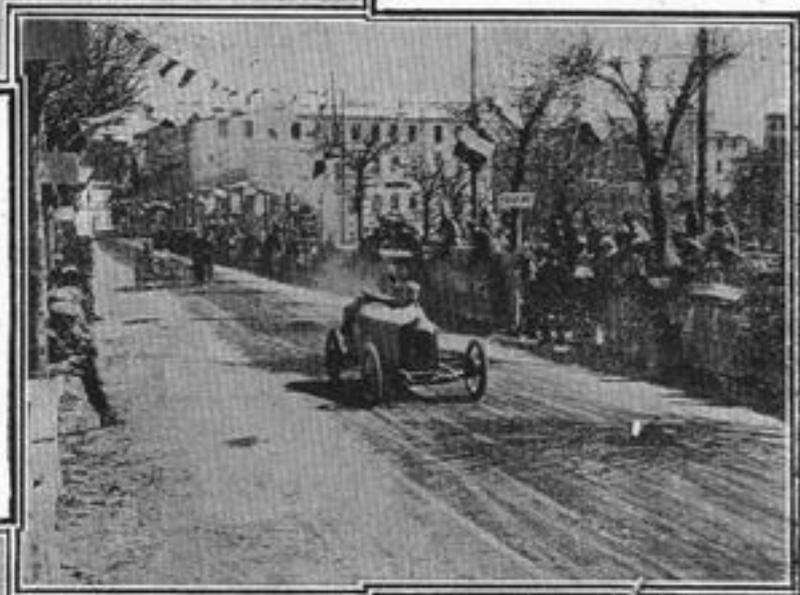
Crediamo di dover insistere su questo rilievo perchè è oramai evidente che ci troviamo in presenza di una costruzione destinata a giocare un ruolo importantissimo anche in avvenire. E poichè questo tipo di macchina viene costruito in serie dalle grandiose officine di Viale Abruzzi, è naturale e logico il pensare che presto quegli ardimentosi gentlemen che sono alla ricerca di una macchina robusta, veloce e resistente per partecipare alle prossime competizioni sportive, rivolgeranno di



EPISODI DELLA DIFFICILE GARA:

In alto: Tazio Nuvolari su "Bianchi", vincitore della categoria 2000 cmc., abbozza in piena velocità una difficilissima curva.
Al centro: Sul rettilineo delle tribune Conelli su "Amilcar", insegue Ceresato su "Diatto".

In basso: Caberto Conelli su "Amilcar", da prova di rara maestria di guida.

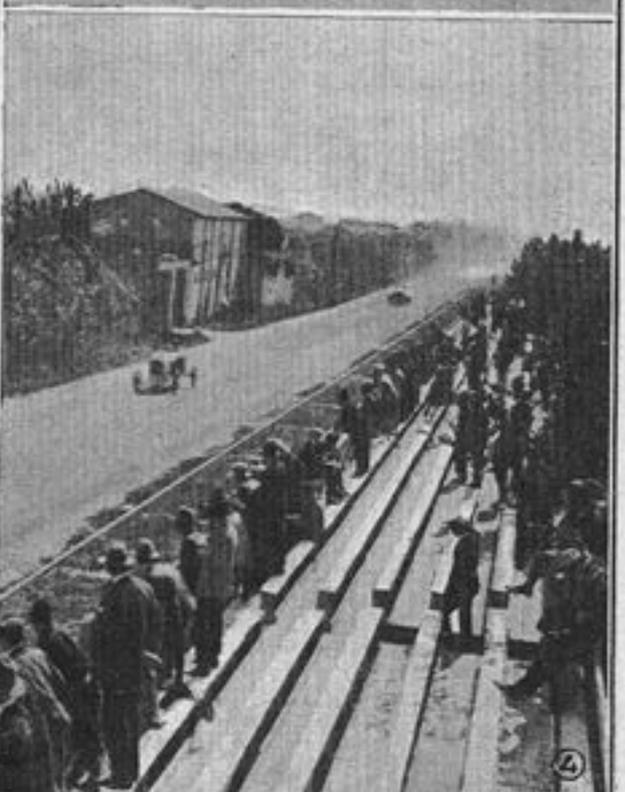


preferenza la loro scelta su questo tipo *Bianchi* che ha già dato tante luminose prove della sua bontà e perfezione.

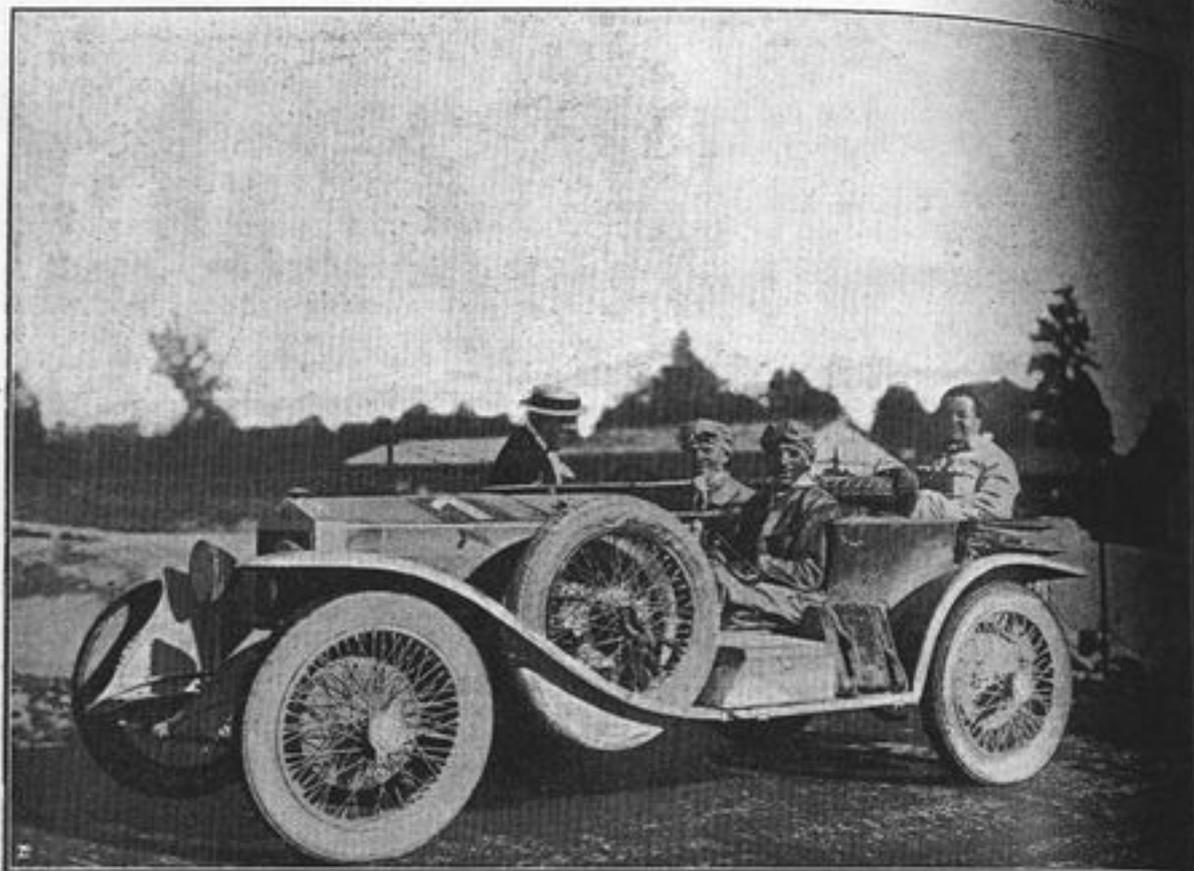
Si può quindi facilmente prevedere che nelle prossime corse troveremo allineate diverse 2 litri *Bianchi* e che la serie dei successi avrà un seguito numeroso.

Del resto fin dal suo apparire questa *Bianchi* ha conosciuto la vittoria! Tutti ricorderanno la bella affermazione della *Bianchi* al G. P. d'Autunno svoltosi il 22 ottobre 1922 sull'Autodromo di Monza dove Costantini vinceva la cat. 2 litri ed era 3° in classifica generale. Poi le altre tappe vittoriose sono: Circuito delle Marche, G. P. Turismo a Monza, Coppa

AL V° CIRCUITO AUTOMOBILISTICO DI BELFIORE



1. Marascioli che su Ghiribici tipo Monza ha vinto la categoria 1500 c.c. ad una media superiore ai 100 Km. - 2. Masino su Fiat. - 3. Banchi su Diatto. - 4. Clerici su Salmson, insegue Rigoldi pure su Salmson.



Cesario Schieppati (Diatto) Ferocio isolato dalla severa prova, sorride felice del suo terzo posto in classifica.

sistito all'enorme fatica, ed alla tensione di spirito imposta dalla sorda lotta contro il cronometro e contro le svariate incognite della strada.

L'attributo di « banco di prova » delle macchine per la « Coppa delle Alpi » perde tutto il suo classico significato. Esso non serve nemmeno pallidamente a dare un'idea di quanto sia stato richiesto alle vetture nei 2.800 km. di percorso alpino.

Il « banco di prova » è noto serve nelle officine a misurare solo le caratteristiche potenziali dei motori. Qualche prova prolungata vale come saggio, interessante più che gli utenti, l'officina stessa, sulle loro qualità resistenti. Ma un conto è la strada, ed uno ben diverso e meno massacrante è la misurata e regolare azione richiesta dal cane tecnico, che negli stabilimenti presiede a tali prove.

Sulla strada gli elementi resistenti variano ad ogni istante; ed alla parola istante occorre dare il suo significato più ristretto. Svolte che esigono l'arresto immediato dei motori; conseguenti riprese che sanno tutto l'orgasmo dei guidatori che lottano col secondo. Lubrificazione e raffreddamento che non conoscono i vantaggi offerti dagli enormi serbatoi sistemati lungo le corsie costituenti le « sale di prova » degli stabilimenti costruttori...

Eppoi quando si dice « banco di prova » si accenna solamente ai motori, che finora, per lo meno da noi, non si fanno in officina esperimenti così severi, come quelli offerti dalle strade, sulle tra-

smissioni, sui cambi di velocità, sui freni, sui « chassis », ecc. ecc.

Cosa potremo finalmente dire, dopo avere accennato alla portata del collaudo offerto dalle nostre quasi invincibili Alpi, sulla meravigliosa prova fornita dalle vetture leggere della Brescia O.M. che ha la tradizione classica del vecchio costruttore d'Intra, ed il sangue pulsante di energia dei sagaci industriali milanesi?

Nessuno aveva mai messo in dubbio la serietà di intenti da cui è animata questa nostra grande Casa che giustamente disdegna i facili allori di tante brevi corse di velocità, nelle quali essendo in giuoco un solo elemento, i concorrenti possono fare fidanza soltanto su un buon motore. La O.M. ricercata nelle sue manifestazioni, come nella sua costruzione, non può che correre incontro alle competizioni più severe.

A noi che giudichiamo i risultati di questa gara da un punto di vista tecnico-pratico, vorremo di far risaltare più che la classifica, indice delle caratteristiche di velocità di queste vetture, la regolarità e compattezza del loro comportamento!

Dieci macchine partite e sette macchine arrivate!

Si esagera forse quando si dice che nel campo della produzione meccanica mondiale nessun workshop ha conseguito la perfezione raggiunta dall'automobile?

Ed è ragione di legittimo orgoglio per noi di



Guido Meregalli, al volante della poderosa Diatto, dopo la meritissima vittoria che gli assicura il possesso definitivo dell'ambita «Coppa del Garda».

alla partenza, fra i quali i più bei nomi di corridori e di macchine, in una gara così difficile, è la prova del successo, anche se poi i risultati non siano stati eccezionali, pur essendo ottimi.

La gara ha avuto momenti di vivo interesse in tutte le categorie. Ma a prescindere dalla suddivisione delle macchine è risultata anche nel complesso movimentata e dibattutissima.

Sono partiti per primi i cycle-

cars di 1100 cmc. e cioè l'Amilcar di Silvani, il Gar di Brambilla, il Salmson di De Paoli, l'Amilcar di Conelli, il Salmson di Clerici.

Seguono le vetturette di 1500 cmc.: la Bugatti di Compagnoni, la Bugatti di Maggi, la Chiribiri di Deo, la Bugatti di Tassarà, la Chiribiri di Nino, la Chiribiri di Sertoli, la Fiat di Cocchetti, la Chiribiri di Platè, la Bugatti di Malinverni.

Partono per ultime le vetture di 2000 cmc.: la Bugatti di Resti, l'Ansaldo di Alverà, la O.M. di Masperi, la Bugatti di De Stellich, la Diatto di Maserati, la Diatto di Meregalli, la O.M. di Morandi e per ultima la Bugatti Grand Prix di Antonelli.

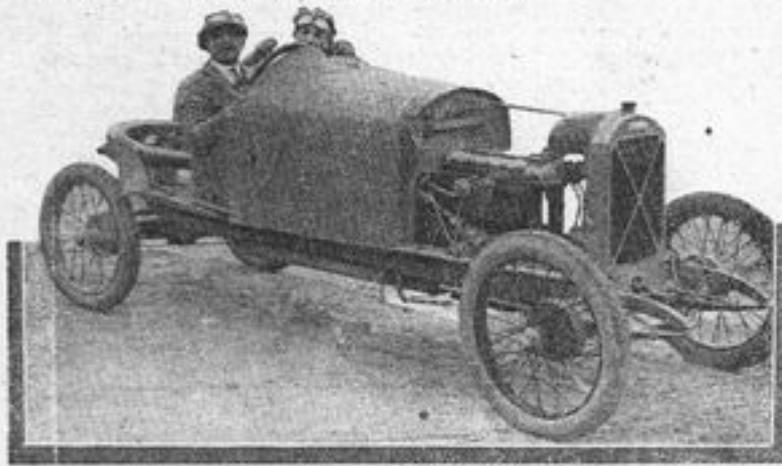
Sono appena partiti gli ultimi concorrenti della cat. 2000 che già si annunciano i primi passaggi dei concorrenti che compiono il primo giro. E da questo momento il carosello continua dibattutissimo e senza tregua fino alla fine.

Non ripeteremo qui i particolari della gara, che oramai devono essere conosciuti nei loro minimi particolari anche ai nostri lettori.

Rifacciamoci invece ad esaminare i risultati di ogni categoria.

E — à tout seigneur tout honneur — diamo il posto d'onore a Guido Meregalli e alla sua fedelissima Diatto, vincitore assoluto e primo della cat. 2000 cmc.

Meregalli, partito fra gli ultimi, ha compiuto una gara meravigliosa della più ambita vittoria. Terzo dopo i primi 5 giri a quasi un minuto da Antonelli su Bugatti Grand Prix, che in tale momento era primo assoluto, se-



Abete Clerici dopo la consueta vittoria. Il cyclecar Salmson dopo il primo giro perse il cofano e continuò la gara in queste condizioni.



Casarotti su « Fiat » all'arrivo a Trieste (foto Turri, Intra Cappelli).

posto con 128 punti di penalizzazione in confronto ai 112 punti che allo stesso vincitore sono stati assegnati; lieve differenza insomma.

Ma questo stesso fatto che nessuno abbia potuto escire dalla formidabile prova di tre durissime tappe senza riportare penalizzazioni o almeno solo con lieve numero di punti, mostra la severità del regolamento. Dobbiamo anzi aggiungere che essa ci apparve eccessiva?

Ecco: in gare di questo genere è ottimo criterio rendere estremamente dura la prova per selezionare automaticamente i concorrenti e rendere minima la probabilità di restare alla fine con il verso ex-aequo in classifica, fra i quali non è poi facile scegliere il vincitore con criteri equi, semplici e persuasivi.

Ma se le medie di marcia imposte ci sembrano ottimamente scelte, non crediamo altrettanto buono il criterio adottato dagli organizzatori di moltiplicare i controlli per obbligare i concorrenti a tenere su molta parte del percorso il minimum di scarti rispetto ai tempi di marcia regolamentari.

L'idea generale è indubbiamente buona, come quella che richiederebbe ai concorrenti di mantenere quasi ininterrottamente la media stabilita, col minimo di scarti, ma in pratica è ovvio che sostituendo un numero grande di controlli per cronometrare dei tratti anche brevissimi, una salita a discesa di una decina di

chilometri poniamo, si vengono a mettere i corridori nella condizione di non potere umanamente evitare delle penalizzazioni se malauguratamente dovessero subire anche un minimo arresto, per la più futile delle cause su uno di quei brevissimi tratti cronometrati, dove le difficoltà del percorso impediscono assolutamente di riguadagnare anche solo qualche minuto perduto.

Se mai, a voler essere logici fino in fondo, si dovrebbe suddividere tutto il percorso in brevi tronchi e cronometrarli tutti con uniformità di criteri; ma lasciare poi, come si è fatto in questa Coppa, dei tratti relativamente lunghi e per di più non partico-

larmente difficili, con un unico controllo, significa viceversa permettere che dei concorrenti più fortunati, o meglio, meno fortunati, possano, anche se alle prese con qualche serio incidente delle loro macchine, cavarsela senza o con relativamente lievi penalizzazioni.

Insomma sappiamo tutti che in ogni corsa vi è sempre un elemento di imprevisto che può inchiodare per il più banale degli incidenti il migliore dei corridori, ma se è inevitabile che la fortuna abbia sempre una larga parte nel selezionare uomini e macchine, bisogna adoperarsi per ridurre al minimo questa parte. In questo caso invece l'eccesso di controlli, cioè l'eccesso di severità, può dare proprio effetti diametralmente opposti a quelli voluti riducendo la corsa a un meccanismo così artificioso da nuocere alla chiarezza e al valore intrinseco dei risultati.

Insomma il criterio di misurare il reale valore delle macchine su qualche punto particolarmente difficile del percorso è indubbiamente ottimo, ma ci sembra opportuno di non includere in ogni tappa più di uno o due di questi tratti che diremmo decisivi, senza giungere all'evidente eccesso di questa Coppa delle 3 Venezie.

Certo ci rendiamo perfettamente conto della grande difficoltà di scegliere in gare di questo genere i migliori e più convincenti criteri di classifica, ma se non ba-



Gloria su « Diatto » (foto Turri, Intra Cappelli).