

## IL MUGELLO



Nazzaro, 1° su macchina da fucina.

Ma la corsa più importante della riunione fu il Circuito del Mugello. Questa corsa, pur essendo solamente alla sua terza edizione, deve essere annoverata fra le più quotate prove italiane e gli organizzatori fiorentini possono vantarsi di aver ottenuto la sua iscrizione nel calendario internazionale.

Il percorso non la cede in difficoltà a quello conoscitissimo della Targa Florio, ma essa vanta sulla corsa siciliana il vantaggio di richiedere minori spese di



Il Commissario Generale  
Cav. Avv. Luigi Lodi Focardi

spostamento ai concorrenti ed agli appassionati che da ogni parte d'Italia convergono in quest'occasione sulle strade di Toscana. Quest'anno il pubblico era ancora più numeroso degli scorsi anni su ogni parte dell'interessantissimo percorso. La pioggia, caduta abbondantemente

fino alla vigilia, ha reso ancor più difficile la marcia dei concorrenti ed ostacolato l'assalto ai records, ciò nonostante dobbiamo registrare delle ottime performance che tornano a tutto onore dei vincitori.

E' mancata alla prova l'importanza internazionale, perchè nessuna casa straniera è venuta a tentare la sorte, ma la presenza della Mercedes del campione italiano Giulio Masetti, poteva far temere in una nuova affermazione della marca teutonica.

Si attendeva con passione di vedere se gli altri nostri ottimi gentleman montanti vetture italiane sarebbero finalmente riusciti a battere il fortissimo binomio Masetti-Mercedes ed assicurare ad una nostra marca il primato assoluto. E l'attesa non fu vana. Dopo un inizio velocissimo, nel quale riusciva a battere il record sul giro col tempo magnifico di 53'44" 1/5, il campione italiano fu costretto al ritiro da una panne irrimediabile, che gli toglieva le molte probabilità di vittoria sulle strade a lui più familiari.

I risultati sportivi della manifestazione sono stati regolari e superbi. Battuto il record del giro, battuto il record asso-



Maserati, 2° su macchina da corsa.



Guido Meregalli, 1° categoria 2000.

Il quadro dei tempi che pubblichiamo, servirà a dare un'idea precisa dello svolgimento della corsa e delle posizioni mantenute dai concorrenti giro per giro.

Dopo la scomparsa di Masetti e Campari, protagonisti del duello iniziale, il primato è stato vivamente conteso tra Brillì-Peri e Maserati che ha avuto la meglio. Il brillante pilota bolognese, che già fece trionfare i colori italiani in una Susa-Moncenisio, ha compiuto una corsa regolarissima, mantenendosi sempre nelle prime posizioni. Ma la rivelazione della giornata — se rivelazione si può chiamare — fu Felice Nazzaro, l'unico guidatore nostro a cui si addica il titolo di Re del volante. Dopo una corsa condotta con la massima calma ai primi giri, egli migliorò costantemente la propria posizione fino a minacciare colla sua vettura di serie inferiore ai quattro litri di cilindrata, i colossi da corsa. Se si tien conto della enorme differenza di potenza fra la macchina del vincitore e quella di Nazzaro, il tempo del nostro grande guidatore appare ancora migliore.

luto di Campari (6.13'26") per parte dei primi 8 classificati, la maggior parte dei quali montava macchine di cilindrata inferiore, battuti tutti i records di categoria. Le medie ottenute dalle macchine di serie attestano che ogni tipo ha dato la prova migliore, ad ogni aumento di cilindrata corrisponde un aumento di velocità. Ottime le cose della Nazzaro, giunta ai primi posti ed « au grand complet » col suo nuovo tipo sport e della Ceirano portata alla vittoria dal bravo Cattaneo nella categoria dove più contesa era la vittoria. La Diatto, la O. M. e la Fiat non hanno avuto campo di far risaltare meglio le loro qualità per mancanza di concorrenti temibili nelle loro rispettive categorie.

L'organizzazione fu ottima ed il successo mondano ha completato il successo sportivo. Ne va data lode ai soci dell'A. C. Firenze ed al solerte segretario avv. Lodi Focardi. Presenziava alla manifestazione il segretario della C. I. A. C. I. dott. cav. Moldenhauer. Il servizio di cronometraggio fu disimpegnato dal cav. Legnazzi.

# LA DIATTO AL GRAN PREMIO D'ITALIA

## LA SUA DUE LITRI DA CORSA

Tra le case italiane concorrenti al Gran Premio d'Italia figura la Diatto di Torino, e se qualche tempo addietro si dubitava del suo effettivo intervento, oggi il dubbio sembra essersi dileguato, data tutta l'appassionata e fervidissima opera di preparazione a cui l'antica gloriosa casa torinese si è dedicata per approntare le sue vetture alla data del Gran Premio.

La Diatto porterà due vetture sul Circuito di Milano guidate da Alfieri Maserati, il vincitore del Mugello, della Sisa Moncalisio, dell'Aosta Gran S. Bernardo e Guido Meregalli. Ed è con vero compiacimento che notiamo l'entrata alla Diatto di un lavoratore e di un tecnico serio e valente e di un espertissimo corridore come il Maserati, il quale mercherà certamente un proficuo contributo all'allestimento e alla riuscita delle vetture da corsa.

Ci congratuliamo di questa scelta felice con i dirigenti della Diatto ed in particolare con l'ottimo rag. Pozzi cui si deve oltre ad un'altra scelta non meno oculata, quella del valorosissimo tecnico, signor Coda, l'attuale rigogliosa restaurazione e rinnovazione e l'ardente risveglio sportivo della Diatto, brillantemente segnato e affermato dalla creazione della nuova vettura Diatto tipo 20 con motore da 2 litri di cilindrata e valvole in testa, tanto ammirata alla sua prima apparizione nell'Aprile all'esposizione di Milano e dalle vittorie che già nelle gare disputate fin qui, dalla Parma-Berceto in poi la nuova macchina ha rapidamente conseguito.

È ben naturale che disponendo di un tipo nuovo di vettura egregiamente riuscito, dotato di ogni più moderno pregio, e proprio di 2 litri di cilindrata, incoraggiata dai successi riportati dal tipo stesso fin dalle sue prime prove, la Diatto abbia deciso la sua partecipazione al Gran Premio d'Italia. Ma appunto dai motivi che la hanno determinata si disegna altresì l'intento quasi pratico della partecipazione della Diatto, nel senso che vuole essere tenuta nell'ordine di quelle che si dicono prove di dimostrazione, prove comandate al carattere della vettura posta in gara, non tanto per una vettura assolutamente da corsa e mirante unica-

mente alla vittoria, ma una vettura derivata dal fondo e dal tipo comune di serie e adattata con opportuni ritocchi al compito speciale della corsa. In altre parole non una vettura speciale ma una vettura del tipo normale, modificata per il compito speciale della corsa come la si modificherebbe per un compito diverso. Talchè il risultato che essa darà non andrà tanto a merito delle modifiche occasionali quanto della sostanza non mutata del tipo normale.

Si intende non ciò che la Diatto concorrerà nel Gran Premio con vetture ricavate dal suo nuovo tipo 20 da 2 litri espressamente ritoccate più che nel motore, nello chassis (per ottenere il massimo alleggerimento) e nella carrozzeria.

Il peso dello chassis è stato ridotto a 700 chilogrammi.

In quanto al motore le sue caratteristiche sono le seguenti: 4 cilindri di mm. 79, 7 di alesaggio per 100 mm. di corsa — 2 valvole in testa per cilindro, del diametro di 40 mm. e dell'altezza di 9 mm. comandati da un albero a camme per mezzo di bilanciere; bielle tubolari; pistoni d'alluminio; diametro del collo d'oca 40 mm.

In confronto al motore normale questo per il Gran Premio, di diverso, presenta solo i pistoni più alleggeriti. Con questo alleggerimento e con qualche più spinto accorgimento di montaggio i 3500 giri normali raggiungono i 4500, elevandosi così la potenza da 63 HP a 75 HP o poco più. Non è il limite massimo già raggiunto da altre Case, con motori specialissimi, ma qui dato il punto di partenza il risultato è già notevole.

L'accensione è assicurata da un magnete semplice. E vi è una candela per cilindro. Il carburatore è unico e orizzontale. Per la lubrificazione questa 2 litri è munita di doppia pompa, dispositivo che ormai tende a generalizzarsi sui motori moderni di buona costruzione ed alto rendimento.

Frizione a disco unico di Ferodo. Cambio a 4 velocità e marcia indietro. Trasmissione a spola centrale. Passo m. 2,50; carreggiata m. 1,30. Ruote Rudge; gomme straight side.

I freni sono sulle 4 ruote, compensati, brevetto Diatto, comandati a pedale. Quelli posteriori possono venir comandati, indipendentemente, a leva.

# TUBI

### ACCIAIO SENZA SALDATURA TRAFILATI A FREDDO

“MANNESMANN” di precisione per  
“AUTOMOBILI” - costruzioni AERONAUTICHE

(in tutti i diametri e spessori)

mm. 10 x 7 - 10 x 8 - 12 x 10 - 14 x 10 - 14 x 12 - 15 x 14 - 15 x 13 -  
mm. 20 x 18 - 20 x 15 - 20 x 15 - 20 x 10 x - 21 x 15 - 21 x 10 -  
mm. 22 x 18 - 25 x 21 - 25 x 24 - 25 x 15 - 25 x 16 - 27 x 21 - 28 x 22 -  
mm. 28 x 28 - 30 x 30 - 30 x 25 - 33 x 25 - 35 x 25 - 35 x 28 - 35 x 29 -  
mm. 38 x 30 - 38 x 32 - 38 x 33 - 40 x 33 - 44 x 39 - 45 x 40 - 50 x 48 ecc.  
sino a 300 mm.

## FRANCESCO MOSCHENI & C.

(Agenti per Piemonte Soc. della An. Stabilimenti di Dalmine)

TORINO



UFFICIO - Corso Re Umberto, 44 - TELEFONO N. 40-320  
DEPOSITO - Via Cernusco, 18.



## Risultati e Classifica del Gran Premio d'Autunno

### ORGANIZZATO DALL'A. C. DI MILANO



Per quanto in questo Numero del giornale i lettori trovano ogni più ampia relazione della corsa per il Gran Premio d'Autunno svoltasi sull'Autodromo di Monza il 22 Settembre.

In questa rubrica invece diamo, come viene comunicato il risultato della classifica generale redatto dai Commissari Sportivi.

I Commissari Sportivi del Gran Premio d'Autunno, incaricati dall'A. C. M. comunicano i seguenti risultati della corsa.

Tempo costantemente piovoso — strada bagnata per tutto il tempo della corsa.

Percorso km. 400 pari a giri 40 del Circuito.

Presentatisi regolarmente alla partenza.

Prima categoria: 1. Cattaneo Pietro (Ceirano), 2. Costantini Bartolomeo (Bianchi), 3. Conelli Caberto (Bianchi), 4. Antonello (Alfa Romeo), 5. Maserati Alfieri (Diatto), 6. Luigi (Scat), 7. Maregalli Guido (Diatto), 8. Scasazza (Maserati), 9. Sivocci Alfredo (Alfa Romeo), 10. Ceirano (Ceirano), 11. Silvani Eugenio (Bianchi), 12. Alberti (Bugatti).

Seconda categoria: 13. Dubonnet André (Hispano-Suiza), 14. Conelli Franz (Ballot), 16. Campari Giuseppe (Alfa Romeo), 17. Belli Peri (Fiat), 18. Ardizzone Filippo (Fiat), 20. Niccolini Paolo (Fiat), 21. Griffini Achille (Fiat), 22. Galleani Mario (Mercedes), 23. Martignelli Luigi (Isotta Fraschini), 24. Caiselli Franco (Fischer). — Totale: N° 12 partiti della prima categoria e N° 10 partiti della seconda categoria.

Totale complessivamente partiti: N. 22

Non abbiamo reclamo, essendo stato presentato né prima della corsa, né nella classifica dei concorrenti e dei veicoli, né dopo la corsa, relativo allo svolgimento della stessa, sulle risultate dei tempi comunicati dai cronometristi ufficiali, la cui classificazione ufficiale viene stabilita come segue:

Prima categoria:

1. Maserati Alfieri (Diatto cmc. 2967) in ore 3.11'19"3/5 — media oraria km. 125.439.
2. Sivocci Ugo (Alfa Romeo cmc. 2992) in ore 3.11'29"3/5 — media oraria km. 125.230.
3. Costantini Bart. (Bianchi cmc. 1994) in ore 3.22'36"1/5 — media oraria km. 118.555.

Seconda categoria:

1. Dubonnet André (Hispano-Suiza cmc. 6000) in ore 3.27'11/5 — media oraria km. 132.190.
2. Conelli Franz. (Ballot cmc. 4830) in ore 3.5'23"2/5 — media oraria 129.456.
3. Niccolini Paolo (Fiat cmc. 4826) in ore 3.11'55"3/5 — media oraria km. 125.045.

4. N. 22 Galleani Mario (Mercedes cmc. 7500) in ore 3.21'44" — media oraria 115.982.
5. N. 18 Ardizzone Filippo (Fiat cmc. 4000) in ore 3.48'54"

Giro più veloce — Campari Giuseppe (Alfa Romeo) km. 10 in 4'14"1/5 alla media oraria di km. 141.613.

Giro più veloce della prima categoria. — Maserati Alfieri (Diatto) in 4'15"4/5 alla media oraria di km. 140.794.

I premi di cui all'Art. 9 del Regolamento, vengono distribuiti come segue:

Gran Premio Gentlemen, challenge in argento, istituito dall'A. C. M. al N. 13 Dubonnet André. Titolo e distintivo in oro di Campione italiano di Velocità 1922 al N. 16 Conelli Franz.

Premi in danaro: Prima categoria

- |                             |              |
|-----------------------------|--------------|
| 1. al N. 5 Maserati Alfieri | Lire 10.000. |
| 2. " 9 Sivocci Ugo          | " 5.000.     |
| 3. " 2 Costantini Meo       | " 3.000.     |

Seconda categoria:

- |                            |             |
|----------------------------|-------------|
| 1. al N. 13 André Dubonnet | Lire 10.000 |
| 2. " 15 Conelli Franz      | " 5.000     |
| 3. " 20 Niccolini Paolo    | " 3.000     |
| 4. " 22 Galleani Mario     | " 2.000     |

Il Commissario Generale  
f. to) ARTURO MASCANTI.

## RIPARAZIONI DI RUOTE R. WITHWORTH A RAGGI

Centatura con apparecchio su  
Cuscinetto a sfere  
Raggi di scorta di qualunque lunghezza per dette ruote

**M. PORTA**

MILANO - Telef. 59 34 - Via Victor Hugo, 1.

# LA PROVA DI CHIUSURA SULLA PISTA DI MONZA

MASERATI SU « DIATTO » E DUBONNET SU « HISPANO-SUIZA » VINCONO IL GRAN PREMIO D'AUTUNNO

Il ciclo delle manifestazioni inaugurali dell'Autodromo di Milano è terminato con una prova molto ben riuscita e che ha tenuto vivo l'entusiasmo degli spettatori

Nella categoria superiore le macchine più interessanti erano: la Ballot 8 cilindri di Franz Conelli, la sei cilindri Hispano di Dubonnet, le due Fiat Indianapolis di

fermazione per la Diatto che in questa settimana ha raccolto larga messe di allori vincendo al Circuito del Garda, alla Rocca di Papa ed alla Coppa Turistica del



Maserati Alfieri



Dubonnet André



Sivocchi Ugo

dal primo all'ultimo giro. Malgrado il tempo pessimo non abbia voluto favorire questa corsa di chiusura, pure il pubblico non ha fatto difetto, si può dire anzi che tutti gli automobilisti appassionati, e non quelli di Milano soltanto, non hanno voluto mancare all'ultima contesa di velocità della stagione. Il regolamento della gara divideva i concorrenti in due categorie: fino a tre ed oltre i tre litri di cilindrata. La lotta è stata molto più interessante nella prima che nella seconda categoria, dove in maggioranza erano iscritte vecchie macchine di gentilemens desiderosi di provarsi sul veloce cemento del Parco di Monza. Nella prima categoria troviamo alla partenza cinque Case italiane, una Scat ed una Bugatti pilotate da privati. La Chiribiri con una macchina tipo G. P. Vetturette, la Bianchi colle tre «due litri» che non furono pronte per il Gran Premio d'Italia, la Diatto, la Ceirano e l'Alfa con due macchine ciascuna da tre litri di cilindrata. In totale un agguerrito lotto di dodici partenti decisi a vendere cara la vittoria.

Brilli-Peri e Ciccolini, la vecchia 40-60 Alfa di Campari e la Mercedes 6 cilindri sport di Galeani.

La corsa ha segnato un'altra bella af-



Costantini dopo l'arrivo.

Lazio. In questo G. P. d'Autunno ha dato l'impressione di essere notevolmente superiore in velocità alle rivali. Condotta magistralmente da quell'eccellente pilota che è Alfredo Maserati che ha riconfermato con una nuova brillante vittoria le sue precedenti affermazioni dell'annata, la Diatto ha dimostrato di saper ben resistere agli sforzi più prolungati. Durante due inseguimenti il bravo Maserati ha dovuto tutto chiedere alla sua macchina per raggiungere Sivocchi che manteneva la testa a grande andatura. In questi inseguimenti abbiamo potuto rilevare che i tempi sul giro di Maserati erano uguali se non inferiori a quelli del vincitore Dubonnet, che pilotava una macchina molto più potente. Si è potuto anche calcolare che se il Maserati avesse potuto compiere tutta la corsa come il francese, senza mai arrestarsi, forse avrebbe mantenuto il primo posto in classifica generale. Ad ogni modo questo motore creato dall'ing. Coda per le grandi velocità non avrebbe potuto rivelarsi meglio che in questa corsa.

Al secondo posto troviamo l'Alfa-Ro-



La partenza della prima categoria.



La partenza della seconda categoria.



L'liquige «Alfa Romeo».



Maserati si rilancia per la seconda volta.

meo, battuta di misura proprio negli ultimi giri. La sei cilindri R. L. dell'ing. Merosi molto ben disegnata e costruita, ha superato brillantemente la prova del fuoco per merito di un ottimo e modesto pilota: Ugo Sivocci. Questo nuovo tipo di macchina ha compiuto una corsa meravigliosa di 400 chilometri senza fermarsi, con una regolarità di marcia stupefacente. Basta questa affermazione per demolire molte dicerie sul tipo R. L. che ha affrontato la lotta con macchine che già erano state studiate e collaudate per il G. P. I. L'altra macchina, guidata da Ascari, non ha potuto pugnare bene perché provata da numerose panne di gomme ed alla fine costretta a ritirarsi per guasti.

La Bianchi, piazzata al terzo posto per merito di Meo Costantini, ha debuttato felicemente coi suoi tipi da corsa. Leggermente inferiore in velocità alle rivali avrebbe potuto affermarsi molto meglio se Conelli non fosse stato colpito dalla sfortuna e dovesse presentato tre macchine identiche. Ma Caberto Conelli può dirsi sfortunato fino ad un certo punto, perché uscire di strada in piena velocità, ribaltarsi e cavarcela col solo spavento è una fortuna che capita rare volte.

La Ceirano colpita duramente dalla girgine dopo 20 giri di aspra contesa colla Diatto e Alfa non ha potuto dare una misura esatta del valore dei suoi nuovi motori a valvole laterali.

Nella categoria delle macchine grosse abbiamo visto i bolidi marciare a velocità insospettite. Più che nella vittoria di Dubonnet credevamo in quella di Conelli perché lo stesso sig. Merosi aveva espresso dei dubbi circa la vecchia Alfa con la quale Campari ha saputo battere il record del giro. Forse Franz Conelli non ha chiesto tutta la velocità di cui era capace la sua potente Ballot, oppure la macchina non era a punto bene. Questa ipotesi però è la meno fondata perché negli ultimi giri la velocità dell'Hispano è stata sempre inferiore a quella della macchina di Conelli. Il duello fra queste due macchine è stato interessante tanto quanto quello svoltosi tra Maserati e Sivocci.

Speravamo in una miglior corsa di Niccolini, ma si è visto che la sua potente Fiat non era ben registrata e quindi non poteva dare il massimo rendimento. Brilli-Peri su una macchina uguale ha fatto fin che è rimasto in gara dei giri velocissimi ed impressionanti. Una buona prova di regolarità ad alta andatura ha compiuto Galleani sulla Mercedes 6 cilindri tipo Sport.

Non vale la pena di parlare delle altre macchine che hanno fatto da riempitivo perché o troppo vecchie o notevolmente inferiori a quelle a cui abbiamo sin qui accennato. Non si può passare sotto silenzio la bella prova fatta dal carburatore Menini applicato sulla Diatto di Maserati.

L'organizzazione, curata personalmente

dal Grand'Uff. Mercanti, coadiuvato dai Commissari cav. Momo e Vaccarossi e comm. rag. Galli, e di Nino Besana, è stata ottima.

H. P.

### CLASSIFICA

#### Categoria fino a 3000 cmc.

1. MASERATI Alfieri (Diatto) che copre i 40 giri del Circuito, pari a Km. 400 in ore 3.11'19" 3/5, alla media di Km. 125.439.
2. Sivocci Ugo (Alfa-Romeo) in ore 3.11'29" 3/5 alla media di Km. 125.330.
3. Costantini Meo (Bianchi) in ore 3.22' 26" 1/5 alla media di Km. 118.555; 4. Mateti (Scaf) in ore 4.14'42" (fuori tempo massimo).

Giro più veloce: Maserati (30) in 4'15" e 4/5 alla media di Km. 140.737.

#### Categoria oltre 3000 cmc.

1. DUBONNET André (Hispano-Suiza) in ore 3.2'57" 1/5 alla media di Km. 131.180.
2. Conelli Franz (Ballot) in ore 3.5'23" e 2/5 alla media di Km. 129.456.
3. Niccolini P. C. (Fiat) in ore 3.11'55" e 3/5 alla media di Km. 125.045; 4. Galleani Mario (Mercedes) in 3.27'30" alla media di 115.662; 5. Ardizzone (Fiat) in 3.48'54" 3/5 alla media di 104.844.

Giro più veloce: Campari (10) in 4'14" e 1/5 alla media di Km. 141.605.



Maserati complimentato dalla sua signora dopo la vittoria.

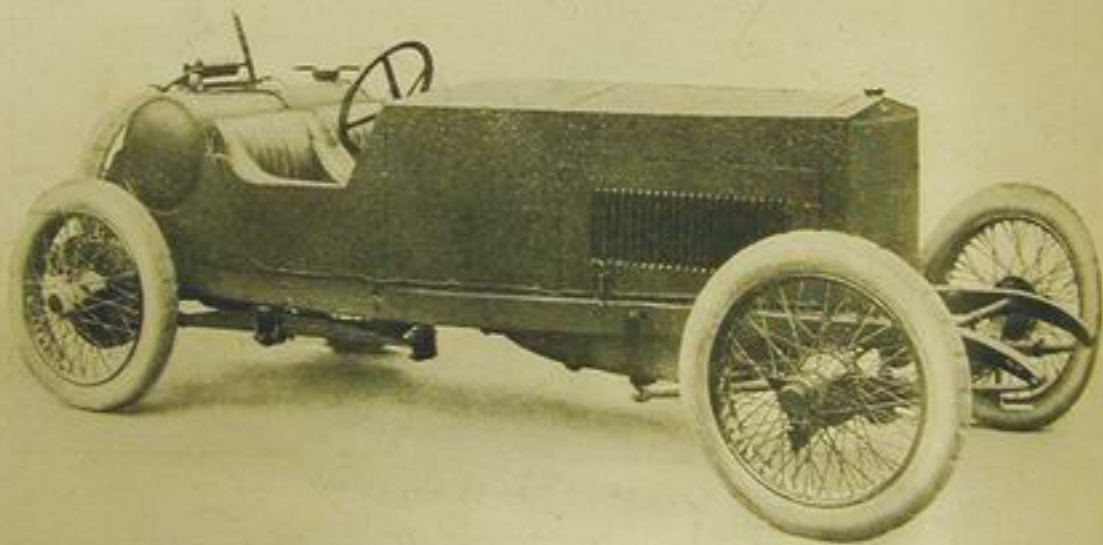


U. Sivocci che ha portato alla vittoria l'Alfa-Romeo tipo R. L.

# DIATTO

ha partecipato al Gran Premio d'Italia  
con 2 vetture del tipo 20  
motore da 2 litri di serie

dimostrando ai veri intenditori le sue serie qualità  
di velocità e di buona costruzione



Vettura Diatto tipo 20 con motore da 2 litri a 4 cilindri a valvole in testa

La Vettura **Diatto** guidata da Maserati ha percorso i 100 Km  
in 46' e 22" e i 200 in 1 ora 32' e 33"

La Vettura **Diatto** guidata da Meregalli ha percorso i 500 Km  
in 4 ore 10' e 26"

## Automobili Diatto

VIA FREYUS, 21 - **TORINO** - VIA FREYUS, 21

Cat. sino a 2000 cme.

1. Meregalli (Diatto) in 46'18", media km. 63.209; 2. Schieppati (Diatto) in 48'37" 4/5; 3. Melloni (Ansaldo) in 50'15" 1/5.

Partiti 3. Miglior tempo sul tratto Casalecchio-Vergato: Meregalli in 23'41", media km. 76.722.

in 45'49" 1/5; 4. Ipsilon (Spa, in 47'41".

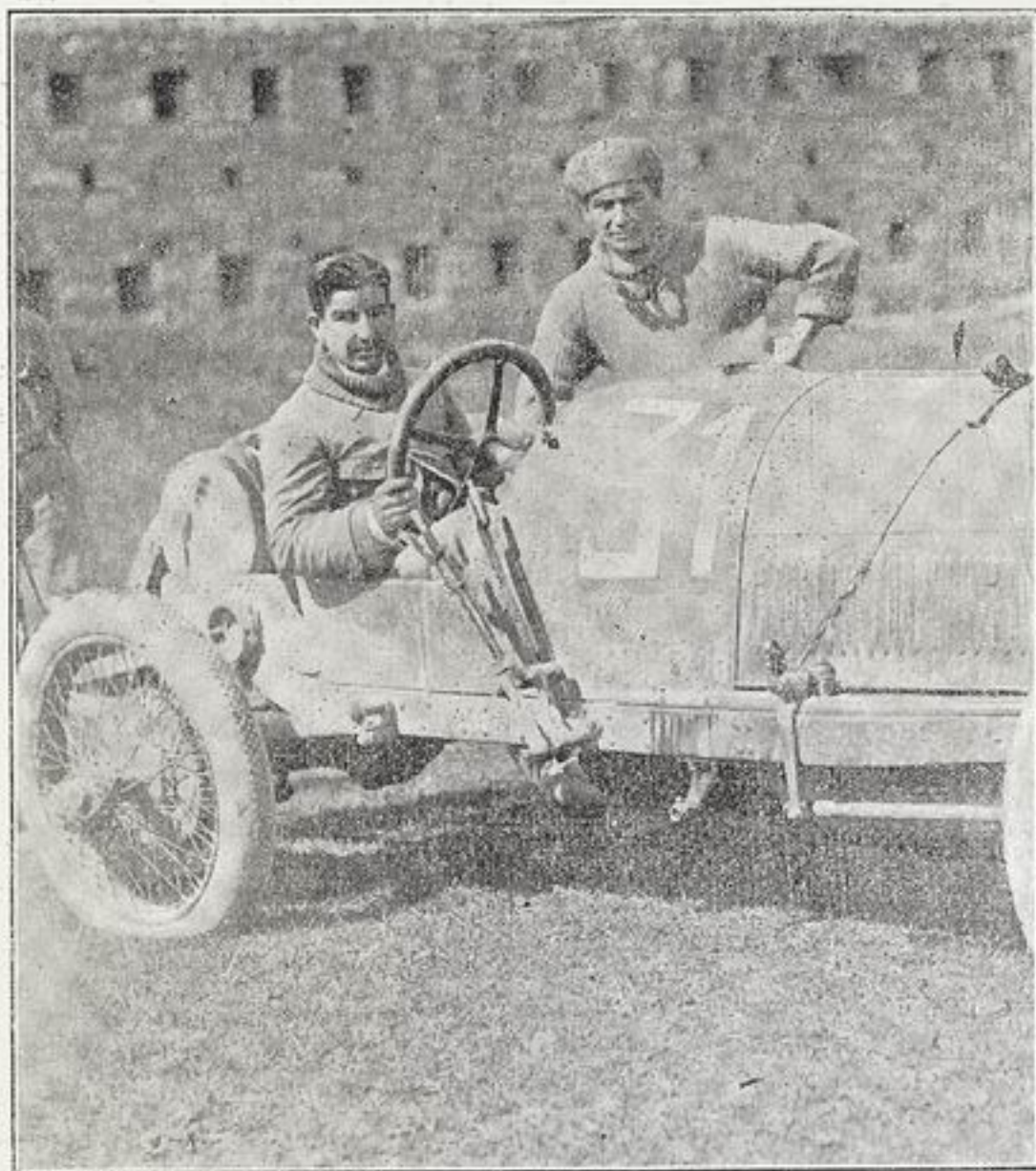
Partiti 7. Miglior tempo sul tratto Casalecchio-Vergato: Maserati in 20'17", media km. 89.582.

Cat. fino a 2000 cme.

1. Spadoni (Ansaldo) in 46'37" 3/5,

## La gara motociclistica

La corsa motociclette non ha ottenuto il numero dei partenti che gli organizzatori speravano, e questo certamente per la coincidenza del 1. Circuito di Busto che ha raccolto il fior fiore del



ALFIERI MASERATI  
vincitore della Bologna-Rocca di Roffeno

### AUTOMOBILI DA CORSA

Cat. oltre 3000 cme.

1. Foroni (x) in 42'35" alla media di km. 80.467; 2. Allegri (Nazzaro) in 44'16" 1/5; 3. Steffanelli (Fiat) in 50'34" 2/5.

Partiti 6. Miglior tempo sul tratto Casalecchio-Vergato (km. 30.294): Brilli-Peri in 19'28" 1/5, media chilometri 93.303.

Cat. fino a 3000 cme.

1. Maserati (Diatto) in 29'54" 3/5, media km. 73.848; 2. Saccomani (Ceirano) in 43'34"; 3. Pagani (Ceirano)

media km. 63.267; 2. Corà (Ansaldo) in 53'29".

Partiti 2. Miglior tempo sul tratto Casalecchio-Vergato: Spadoni in 24'9" 3/5, media km. 75.320.

Cat. fino a 1500 cme.

1. Marconcini (Chiribiri) in 42'27" 3/5, media km. 69.420; 2. Tebaldi (Bugatti) in 43'24"; 3. Weber (Fiat) in 44'21".

Partiti 4. Miglior tempo sul tratto Casalecchio-Vergato: Marconcini in 21'43" 1/5, media km. 83.718.

nostro motociclismo specie nella categoria 500.

Nella 1000 cme. Ruggeri, che avrebbe desiderato il gruppo dei suoi numerosi rivali, per cercare di strappare una nuova vittoria in casa propria, ha dovuto invece vincere facile per mancanza di concorrenti. Tre furono i partiti e due gli arrivati. Il secondo poi, Cesari, è giunto a 15 minuti di distacco dal campione bolognese, che anche senza lotta è salito a Rocca di Roffeno in 42'45" alla media di km. 69 e 915.

La categoria 500 cme è stata di faci-



1. Foroni su «Itala», in viage - 2. Maserati su «Diatto» - 3 e 4. Marconcini su «Chiribibi» - 5. L'arrivo di Tebaldi su «Bugatti».

## LA BOLOGNA-ROCCA DI ROFFENO

Indetta dall'Automobile Club di Bologna ha avuto luogo il 31 maggio la corsa in salita da Bologna a Rocca di Roffeno, attraverso una delle regioni più varie e pittoresche dell'Appennino.

Dobbiamo compiacerci di questo ottimo risveglio sportivo della città che ha saputo organizzare nel passato corse rimaste famose negli annali dell'automobilismo italiano.

Come caratteristica del percorso rileviamo che la Rocca di Roffeno ha molti punti di somiglianza con la Parma-Poggio di Berceto: dapprima un falso piano con larghe curve, che s'inizia a Casalecchio, ov'è il traguardo di partenza, e prosegue fino a Vergato, per circa 30 km.; poi la salita e le Scale, con frequentissimi, anzi innumerevoli tourniquets per altri 20 km. fino alla Rocca di Roffeno.

Bisogna però rilevare che, nella salita, la strada è ancor più tormentata di quel che non sia la Parma-Poggio di Berceto dopo Fornovo: le curve si susseguono ininterrottamente e non lasciano respiro al conduttore, e in alcuni punti esse mettono a ben dura prova l'abilità dei concorrenti. Non sempre poi la strada è sufficientemente larga da permettere ai con-

correnti di sorpassarsi; per cui le partenze devono susseguirsi a intervalli piuttosto lunghi, ciò che rende lento lo svolgimento della gara.

L'esito della corsa fu ottimo sotto ogni riguardo: dei 24 partenti nella corsa automobilistica, 17 sono arrivati in tempo

mona come a Parma-Poggio di Berceto: questo valente, calmo e audace guidatore, ha riconfermato le sue qualità con una performance veramente superba.

Secondo assoluto nella categoria delle macchine da corsa, e primo della categoria (oltre i 3000 cmc.), s'è piazzato Foroni su *Itala* che ha pure fatto un ottimo tempo, mentre il terzo posto veniva preso da Marconcini sulla *Chiribibi*, primo classificato delle 1500 cmc.

Assai bene hanno corso Spadoni, che su *Ansaldo* ha conquistato il primo posto tra le due litri e Allegri su *Nazario*, che, secondo della categoria massima, ha vinto la Targa offerta dall'Auto-Moto-Ciclo.

Tra le macchine da turismo il vincitore assoluto Meregalli su *Diatto* due litri, e secondo assoluto l'ottimo torinese Fabiani su *Diatto*, che all'ultimo momento sostituì il giovane Schlegel, attualmente militare e trattenuto a Milano per ragioni di servizio.

Meregalli ha fornito in questa giornata una luminosa prova del suo valore: la bella vittoria di Bologna aggiunge veramente un nuovo titolo d'onore al popolare campione milanese; ma sarebbe giusto non associare al suo successo la bella macchina che, nervosa e veloce, ha portato il suo carico di ben quattro persone alla Rocca di Roffeno in poco più di 46 minuti!

Vincitore della categoria turismo oltre due litri, risultò Capirone su *Nazario*.



Allieri Maserati, il vincitore assoluto categ. corsa massima, e, tenendo conto delle difficoltà del percorso, le medie raggiunte sono state veramente altissime.

Il miglior tempo della giornata fu stabilito da Maserati, con la *Diatto* tre litri. Reduce dagli allori francesi, il bravo Alfieri Maserati ha riportato una nuova ben meritata vittoria, in quella Bologna dove egli ha oramai preso cittadinanza: dopo la guigne che lo ha perseguitato a Cre-



chi ha più coraggio e freni migliori. Vedremo ora come si sono comportati i singoli concorrenti nelle varie tratte.

Le partenze da Parma vennero date a partire dalle ore 10 al N. 1, Deo Chiribiri a distanza di due minuti e con cinque minuti di distacco tra ogni categoria.

Le macchine da Turismo erano divise in due categorie. In quella fino a 1500 cmc. sono partite due Chiribiri con Deo e Cornero; in quelle da 1501 a 3000 cmc. sono partiti Bocchetti su Ansaldo, Slavitz su Bianchi, Minozzi e Ferrari su Alfa Romeo.

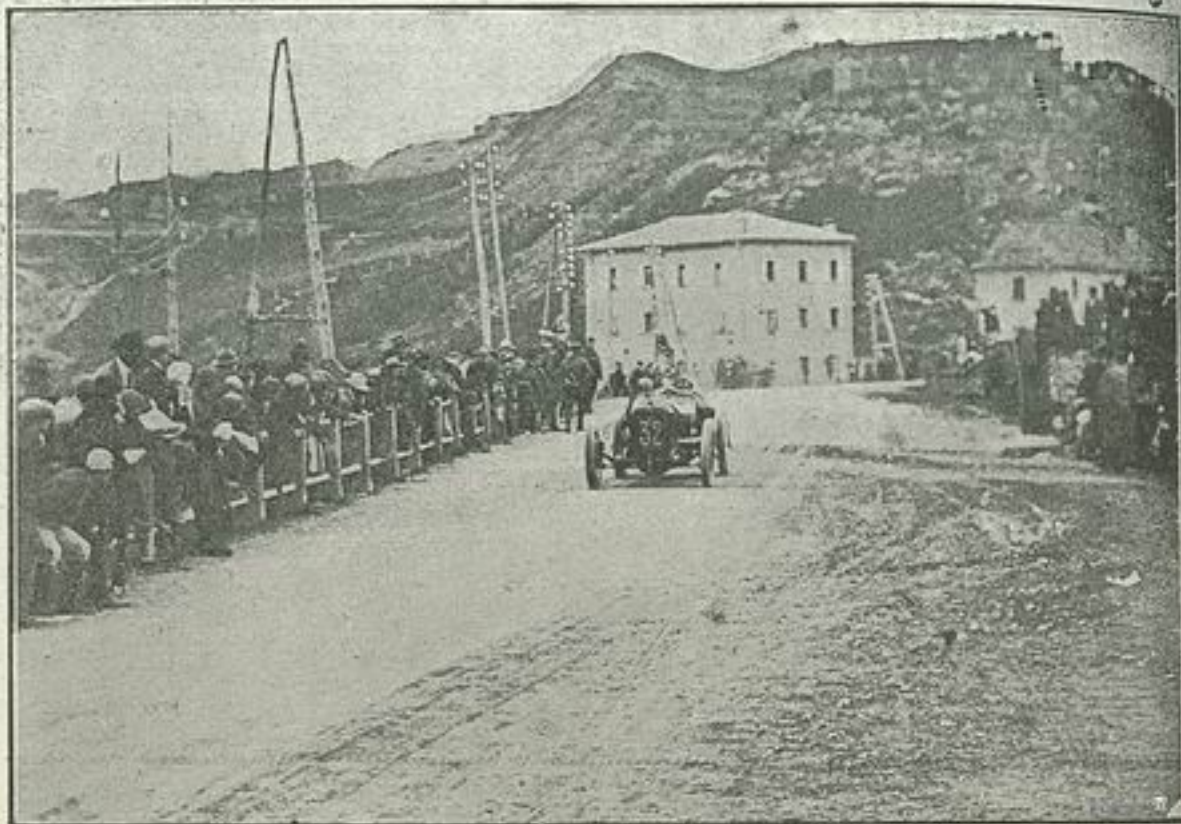
Le macchine da corsa erano divise in quattro

Queste altissime medie sono ancora più importanti per il fatto che aveva piovuto tutta notte ed il tratto piano non era quindi nelle migliori condizioni.

Sulle Scale il tempo migliore 4'0"1,5 venne tenuto da Materassi su Itala con motore H. S. tipo aviazione di 3300 cmc. che fa risaltare ancora di più i tempi bellissimi di 4'45" di Marconcini su Chiribiri da corsa 1500 cmc., e di Clerici su Salmson 1100, e quello di 5'2" di Deo Chiribiri da turismo di 1500 cmc.

La classifica generale è stata la seguente:

Cat. 1500 cmc. Turismo: 1. Chiribiri Deo su Chi-



L'arrivo di Maserati su «Diatto», vincitore della categ. corsa da 1500 a 3000 cmc.

categorie: Cyclecars, con Silvani, Conelli e Binda su Amilcar, Clerici e Bonmartini su Salmson, Anzani su Anzani, e Brambilla su Gar.

1500 cmc., con Marconcini su Chiribiri e Platè e Prete su Fiat; 1501 a 3000 cmc., con Maserati, Trevisan e Beechi su Diatto, Canestrani su O. M., Bernardi su Itala, Lenti su Alfa Romeo e Bianchi su Ansaldo.

Oltre 3000 cmc., con Ascari e Mussini su Alfa Romeo, Materassi e Foroni su Itala, e Tanzi su Nesseldorf.

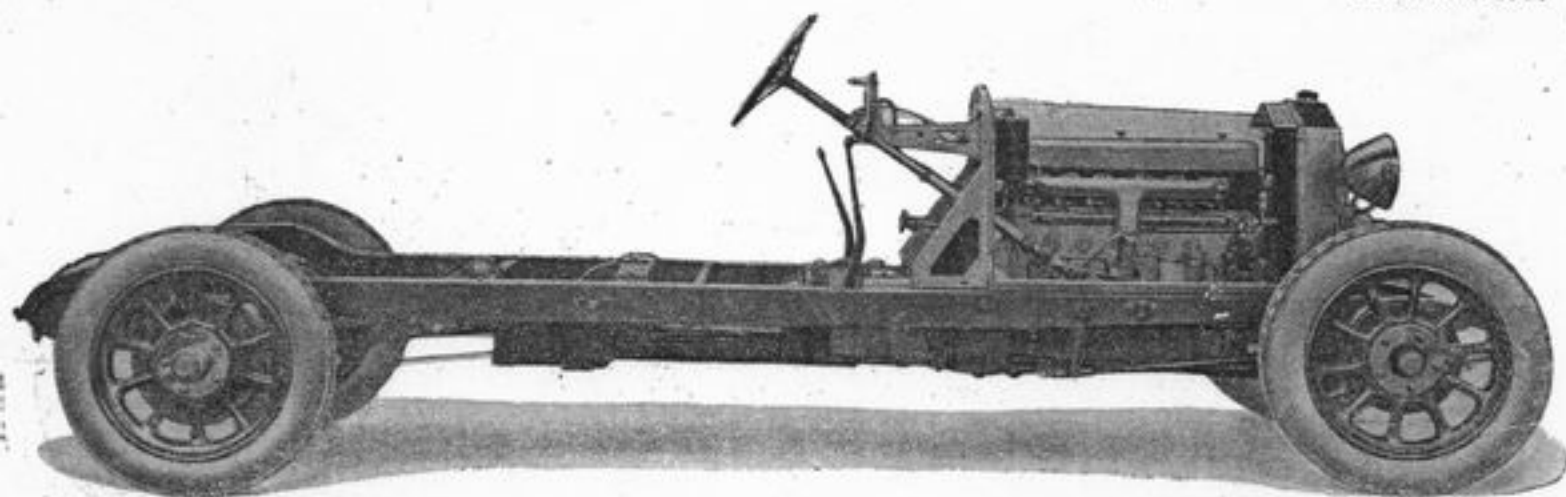
Nei 22 Km. di pianura i tempi migliori sono stati fatti dalle due Chiribiri di Deo e Marconcini giungendo perfino alla media di 107.462, da Clerici che su Salmson ha raggiunto i 103.125, da Maserati su Diatto con 112.660 e da Ascari alla fulminea velocità di 135.338.

ribiri che compie il percorso in 43'54"2/5, alla media di Km. 69.438; 2. Cornero Luigi su Chiribiri, in 52'57".

Cat. 1501 a 3000 Turismo: 1. Bocchetti Carlo su Ansaldo, che compie il percorso in 44'8"4/5, alla media di Km. 69.076; 2. Slavitz Rienzo su Bianchi in 45'10"2/5; 3. Ferrari Gius. su Alfa Romeo in 45'30".

Cat. Cyclecars Corsa: 1. Clerici Abele su Salmson che compie il percorso in 39'39"3/5, alla media di Km. 76.891; 2. Conelli Caberto su Amilcar in 42'7"2/5; 3. Binda Giulio su Amilcar in 42'34"3/5; 4. Brambilla Cesare su Gar in 43'48"3/5; 5. Silvani Eugenio su Amilcar in 48'1"2/5.

Cat. 1500 cmc. Corsa: 1. Marconcini Abele su Chiribiri che compie il percorso in 40'38" alla media di Km. 75.049; 2. Platè Gigi su Fiat in 43'



Chassis Spa mod. 24 a 6 cilindri, che opportunamente raccorciato, prenderà parte alla corsa siciliana.

vinceva nel '21 a Brescia e nel '22 sulle Madonie. Più formidabile ancora, la rappresentanza germanica e austriaca comprende 4 Case e 15 macchine precedute da una preparazione perfetta e completa.

Ai nostri campioni come si vede non mancheranno quest'anno degli avversari, e quali avversari!

Esaminiamo con qualche dettaglio, sulla scorta dei dati che nel momento attuale è possibile ottenere, la composizione e le caratteristiche delle équipes italiane che difenderanno i nostri colori contro la fortissima rappresentanza straniera.

### Le macchine italiane.

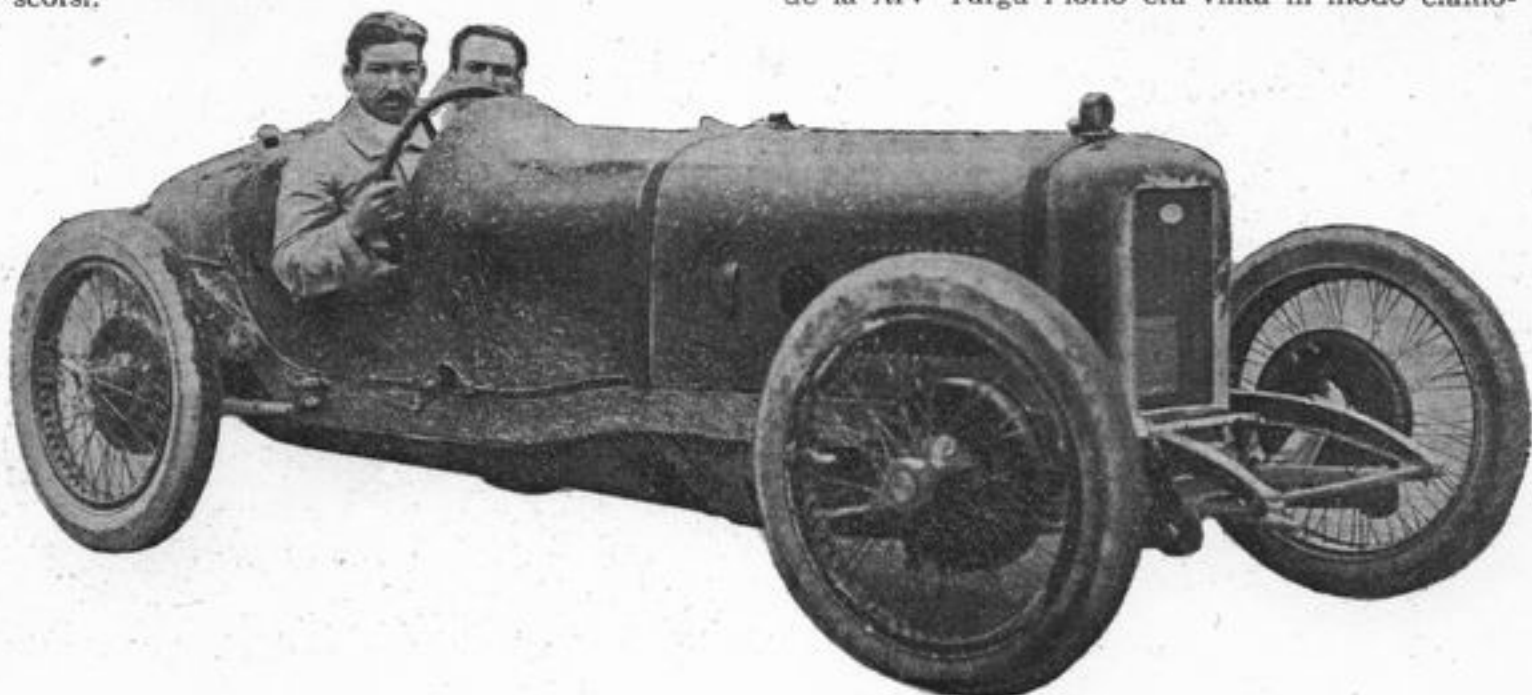
La Fiat mantiene tre macchine iscritte e ne ha affidato la guida a Bordino, Salamano e Pastore; precedenti notizie davano come sicura anche la partenza di Nazzaro così che il famoso trio (Nazzaro, Bordino e Salamano) avrebbe condotto le celebri rosse vetturette di 1500 cmc., trionfatrici delle più grandi competizioni, e Pastore sembrava avrebbe portato ad una significativa affermazione uno chassis 510, 6 cilindri; ora, mancata la iscrizione di Nazzaro, dobbiamo logicamente ritenere che Pastore ne assumerà il posto e 3 vetturette da corsa saranno fatte partire per riaffermare una superiorità che apparve indiscutibile negli anni scorsi.

La riservatezza per altro con la quale la grande Casa torinese ha circondato l'allestimento delle macchine destinate al Circuito delle Madonie non permette di precisare le caratteristiche e le eventuali modifiche apportate agli chassis in vista delle eccezionali esigenze e delle difficoltà del percorso.

Certo la Fiat non ha dormito sugli allori e la preparazione delle sue macchine da corsa si annuncia quest'anno formidabile: con insistenza si parla di un nuovissimo tipo di motore che avrebbe dato risultati meravigliosi e 25 Km. all'ora in più nelle prove su pista in confronto al modello del 1923. Ma la rivelazione sarà riservata ai grandi circuiti di Francia e di Monza.

Dobbiamo all'Alfa Romeo l'iscrizione di una delle più numerose équipes nazionali: si tratta di 4 macchine affidate a guidatori d'eccezione quali sono Ascari, il Conte Masetti, Wagner e Campari; sicuri partenti per portare a una nuova sicura affermazione le macchine della valorosa Casa milanese.

Le macchine sono strettamente di serie, secondo il principio alla quale continua ad attenersi scrupolosamente l'Alfa-Romeo; si tratta del notissimo tipo R. L. Sport 3 litri. Ciò non ha impedito, come tutti ricorderanno, il trionfo dell'anno scorso quando la XIV Targa Florio era vinta in modo clamoroso.

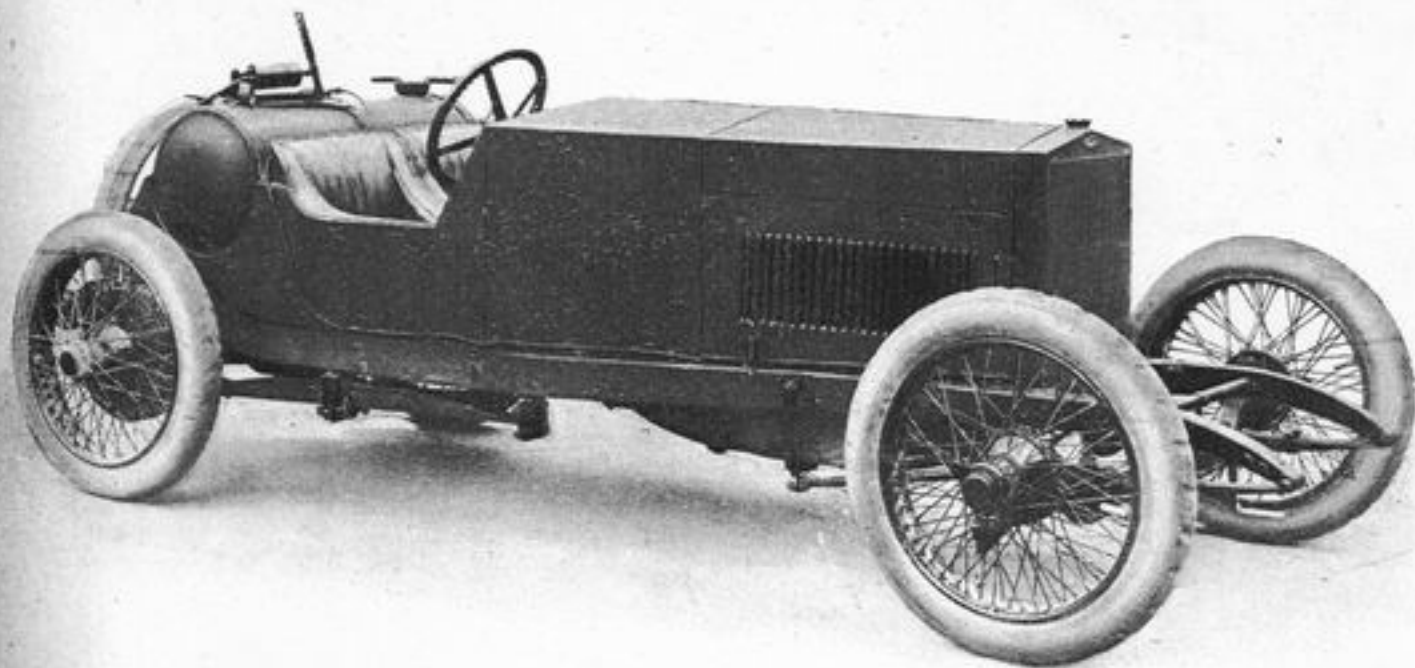


Maserati su Diatto tipo "20", corsa, affronterà la difficile prova con buone probabilità di successo.

# DIATTO

ha partecipato al Gran Premio d'Italia  
con 2 vetture del tipo 20  
motore da 2 litri di serie

dimostrando ai veri intenditori le sue serie qualità  
 di velocità e di buona costruzione



Vettura Diatto tipo 20 con motore da 2 litri a 4 cilindri e valvole in testa.

La Vettura **Diatto** guidata da Maserati ha percorso i 100 Km.  
 in 46' e 22" e i 200 in 1 ora 32' e 33"

La Vettura **Diatto** guidata da Meregalli ha percorso i 500 Km.  
 in 4 ore 10' e 26"

---

## Automobili Diatto

VIA FREYUS, 21 - TORINO - VIA FREYUS, 21

posizione fino al secondo passaggio di Polizzi, si arresta poco dopo per un incidente che gli interrompe la bella corsa che stava compiendo, e finisce il giro lentamente. Appena passato il traguardo, Bequet e Seagrave, si arrestano al rifornimento, il primo per riparare un guasto, ed il secondo per noie alle candele. La classifica dopo il secondo giro (Km. 216) è questa: Boillot ore 3. 26' 33" <sup>1</sup>/<sub>5</sub>; Chassagne 3. 32' 12" <sup>2</sup>/<sub>5</sub>; Maserati 3. 34' 40"; Bequet 3. 54' 43"; Seagrave 3. 58' 53" <sup>3</sup>/<sub>5</sub>; Minoia 4. 23' 36". Minoia non inizia il terzo giro, Boillot con una magnifica regolarità, che presso i competenti gli assicura la vittoria, compie il secondo giro in ore 1. 43' 23" <sup>2</sup>/<sub>5</sub>, con solo 14 secondi di differenza sul tempo del primo giro, ma si nota che Maserati migliora il suo tempo.

Mentre si svolge il terzo giro ed i cinque concorrenti superstiti si inseguono, giungono da Palermo gli ex-reali di Grecia. Chassagne, fermatosi appena appena oltre Cerda, è superato da Boillot che in tal modo, oltre ad essere il primo in classifica, diventa leader assoluto. Chassagne perde il

year che compie i 432 km. del percorso in 7 ore 9' 7" e <sup>1</sup>/<sub>5</sub> alla media di km. 60.403 all'ora.

2. Seagrave su *Sunbeam* in 8 ore 15' e 7" alla media di km. 52.351.

3. Bequet su *Peugeot* in 8 ore 17' e 2" alla media di km. 52.149.

\* \* \*

Dopo i nomi di *Fiat*, *Itala*, *Isotta Fraschini*, *Nazzaro*, *Ballot*, è adunque la *Peugeot* che ha l'onore di incidere il suo sulla famosa Coppa che costituisce il trofeo più glorioso dello sport automobilistico italiano.

Ed è strano che ora che *Peugeot* ha vinto tutti, anche quelli che ieri si scervellavano per indovinare il più probabile vincitore, proclamino che solo *Peugeot* poteva vincere, che non vi era altro possibile vincitore all'infuori di *Peugeot*. Il che, sebbene nulla aggiunga al merito della vettura e della marca vittoriosa, perchè non è, se non un effetto del "senno di



Maserati sulla Diatto compie una delle più veloci partenze

secondo posto che è preso da Maserati, il quale a sua volta si arresta per sette minuti tra Caltavuturo e Polizzi. Riparato e coperti pochi chilometri si arresta nuovamente a Colaninno. Tutte le macchine italiane sono così fuori combattimento, restando in gara le due *Peugeot* e le due *Sunbeam*. Un fausto presagio si è verificato. Mentre Boillot ha un vantaggio enorme sugli avversari, Seagrave minaccia la posizione di Bequet che prese il secondo posto dopo l'incidente di Maserati e Chassagne. La classifica dopo il terzo giro è la seguente: Boillot ore 5. 12' 25"; Bequet 6. 02' 26"; Seagrave 6. 04' 42" <sup>1</sup>/<sub>5</sub>; Chassagne ore 6. 32' 03". Maserati giunge ore 6. 38' 37", ma per quanto abbia un tempo migliore di quello di Chassagne, rinuncia a continuare, narrando che, senza lubrificante dovette acquistare dell'olio d'oliva per proseguire. Boillot compie il quarto giro in ore 1. 57', Seagrave, accelerando assai, toglie subito dopo il traguardo del terzo giro il secondo posto a Bequet. Durante il quarto giro la pioggia disturba i superstiti, per cui si spiega la loro velocità in confronto ai primi giri.

La corsa è terminata e la classifica finale è la seguente: Boillot su *Peugeot* maguete *Bosch* e pneumatici *Good-*

poi, viene ad attestare che l'insigne vittoria, ottenuta dalla Casa del "Leone", così degnamente rappresentata in Italia dal cav. Cesare Picena di Torino al cui interessamento si deve tanta parte dell'odierno successo, è in primo luogo una vittoria regolare, ben contesa e guadagnata, e in secondo luogo una vittoria netta e decisa che non lascia adito a dubbi e a discussioni.

Come pure adesso che la corsa è terminata, sento esprimere da molti l'opinione che la corsa stessa è stata scialba, poco interessante e significativa. Forse la pioggia, l'umido, la fatale disgrazia iniziale della *Diatto*, la mancata vittoria italiana hanno concorso a formare questa impressione di malcontento. Ma in realtà, e specialmente dal punto di vista tecnico io non la penso affatto così. Lo ho già accennato in principio e vi insisto ora. Ho chiamato interessante questa corsa e per la sua internazionalità e per la sua indeterminatezza. Vi erano soltanto 9 concorrenti è vero, ma oggi non sono pochi se si pensa al Gran Premi disputati con 6 o 7 concorrenti e se si considera che i 9 concorrenti rappresentavano 3 Nazioni Italia, Inghilterra e Francia e 4 Case. Aggiungo adesso altri argomenti.