

Tutti gli sport in tutto il mondo

LE GRANDI COMPETIZIONI INTERNAZIONALI AUTOMOBILISTICHE

Macchine e guidatori al G. Premio di Monza

Milano, 8 settembre. Oltre cinquanta iscrizioni ha raccolto il secondo Gran Premio di Monza. I maggiori campioni del volante e le macchine più agguerrite adattamente in attività di servizio hanno dato la loro adesione e, ciò che più conta, hanno già iniziato le prove all'autodromo. Tutto questo significa che è ancora possibile, disponendo di un circuito come quello di Monza, organizzare un Gran Premio veramente degno del suo nome in armonia

rettilineo della pista che corre lungo il tribuno. Questa eliminazione è stata tenuta saggiamente, vale a dire modo da lasciare intatto il veicolo circuito con la costruzione di un tronco di circa 300 metri che a mezzo di due curve e di un breve rettilineo raccorda la pista stradale del percorso direttamente con la grande curva sud della pista.

Svolgendo la finale del Gran Premio di Monza sui 200 chilometri esattamente chilometri 340,130 pari a

LEONE BOODALI.



ALL'AUTODRONE DI MONZA — La nuova curva di raccordo tra la pista e il circuito stradale.

con le esigenze e le necessità dei nuovi tempi.

Usito l'automobilismo della fase sperimentale e raggiuntosi nella tecnica costruttiva un grado di progresso assai vicino alla perfezione, i Gran Premi vecchio stile, cioè a formula unica e a limite di cilindrata, dovevano necessariamente perdere quella importanza che aveva indotto i costruttori a spese pesantissime e gli speciatori ad entusiasmanti clamorosi. I Gran Premi non potevano più apprezzare nulla o ben poco ai tecnici tanti che si arrivò ad un tipo di vettura Grand Prix quasi «standardizzato» e se nuovi pionieri erano indispensabili per vincere, questi si ottenevano in un campo piuttosto lontano dalle esigenze pratiche dell'automobilismo. L'America ha riconosciuto anche essa che i termini limiti di cilindrata ha fatto il suo tempo e l'ha praticamente deposta dunque vita, e incominciando dal Gran Premio di Indianapolis di quest'anno, ad una formula mista mediane in quale il limite di cilindrata è portato a 6 litri, sono infine stati i motori a due tempi e sono invecchiante misure restrittive per i motori a quattro tempi.

Poiché gli americani hanno cambiato la «formula»

Giova dire che gli americani stanno le formule non hanno avuto nessuna preoccupazione spettacolare in quanto che ai loro Grand Prix non sono mai mancati né i concorrenti né i successi. Cioè si spiega con la particolarissima situazione del mercato americano che non conta, su tante discote di marche, che due o tre specializzati nella costruzione di vetture automobilistiche.

L'Industria italiana è presente con Alfa Romeo e Maserati e la lista dei capi che hanno nome Campari, Varzi, Nuvolari, Borzacchini, Arcangeli, Fagiolini, Ernesto Maserati, la Germania manda le Mercedes 7 litri di cui una affidata a Garzocchio, l'asse tedesco del volante; Talbot e Bugatti affidate a piloti esperti italiani e stranieri che siano, costituiscono la più accreditata rappresentanza dell'industria francese. Infine c'è Stapp con la Duesenberg, l'uomo che l'America ci mandava per ricordarci il suo primato veloce.

Garzocchio e Stapp sono i concorrenti stranieri che possono vantaggiosamente contrarre il passo alla superguerriera schiera italiana, che possono eventualmente trarre il miglior partito dalla rivalità esistente fra le squadre di Alfa Romeo e di Maserati.

La rivalità fra Alfa Romeo e Maserati costituisce il motivo dominante della prossima competizione. Vittoria a Tripoli con quella 10 cilindri che debuttava l'anno scorso a Monza e che si aggiudicava in seguito il record mondiale dei dieci chilometri a lancio. Maserati ha presentato un nuovo modello di 2500 cmc. e con esso ha vinto il terzo Premio Roma, la Coppa del Monte Nero e la Coppa Mercede del Mont Nero e la Coppa

Mercede del Mont Nero e la Coppa

Coppa del Mont Nero e la Coppa