

# IL LITTO

"Littoriale" Bologna C. C. P. Gr.  
Sg. Grattarola Cesare  
Via Chiarì 9 CITTÀ

ABBONAMENTI: Italia e Colonia. Anno L. 65; Semestre L. 33; Trimestre L. 17,50. Estero il doppio. REDAZIONE: Via Poeti, 7. Tel. 32-01. AMMINISTRAZIONE: Via Manzoni 4. Tel. - 16-70

QUOTIDIANO SPORTIVO  
Fondatore LEANDRO ARPINATI

INSERZIONI: Tarifa L. 31 mm. Piccola pubblicità L. 0,60 per parola, minimo L. 6. Rivolgere: Uff. pubbl. del "Littoriale" Via Manzoni 4. Telefono 16-70. UN NUMERO CENTESIMI 25

IL VI GRAN PREMIO AUTOMOBILISTICO D'EUROPA SI DISPUTA DOMANI ALLE 10,30 ALL'AUTODROMO DI MONZA

## Piloti e macchine italiane a una dura battaglia contro uomini e industria straniera per la conquista di un primato mondiale di audacia sportiva e di perfezione tecnica

### Realizzazione italiana

Dobbiamo al senso sportivo del R. A. C. I. e alla sua potenza realizzatrice questo VI.º Gran Premio d'Europa, che la sorte aveva assegnato all'Automobile Club di Inghilterra e che l'A. C. di Inghilterra avrebbe lasciato cadere.

Mentre le ore della vigilia vedono battere il ritmo più intenso della preparazione e sulla pista di Monza i piloti di questa magnifica gara, nata e conservata alle sue tradizioni migliori per virtù italiana, stanno compiendo le ultime prove, e alle macchine docili prestano le cure per la battaglia imminente, noi sentiamo di avere un poco di riconoscenza al R. A. C. I. e un poco d'ammirazione insieme.



S. E. ARTURO MERCANTI che ha ottenuto all'Italia il G. P. d'Europa

Non sono gli uomini che vogliamo esaltare. Sono i fatti che dobbiamo riconoscere e come tali presentare agli sportivi italiani per un giusto orgoglio di adesioni.

Con la organizzazione del Gran Premio d'Europa, il Reale Automobile Club d'Italia ha compiuto qualcosa di più di un semplice bel gesto. In piena decadenza dei Grandi Premi riservati all'industria, non è solo una classica manifestazione che si mantiene in vita. E' una lunga gloriosa tradizione, che non si spezza, è una battaglia ardita che si riprende e si impegna contro i tempi poco propizi, è, comunque, un passo in avanti che si compie, in nome dello sport automobilistico italiano.

Il VI.º Gran Premio d'Europa mantenuto in vita dal R. A. C. I. non muterà probabilmente corso agli eventi, né da solo potrà formare la tendenza che sospinge lo sport automobilistico verso nuove forme di attività.

Ma che importa, se il Gran Premio d'Europa, che non vanta la partecipazione ufficiale delle gran-



RENZO CASTAGNETO Commissario Generale

di case, si presenta e bella e incerta e interessante gara come forse non mai? E non è bello, proprio nell'anno che ha visto l'Automobile Club di Francia abbandonare il proprio gloriosissimo Gran Premio e gli Automobile Clubs di Germania di Spagna mutare sostanzialmente le loro gare per timore di un possibile insuccesso, che da noi, con mezzi forse inferiori, si faccia quanto ad altri non è stato possibile fare?

Decadenza dei Grandi Premi e sia, disinteresse, motivato, delle

grandi case e sia pure; ma non decadenza dello sport automobilistico, il quale grandi insegnamenti può ancora dare e più grandi emozioni fornire a coloro che non hanno in discredito la macchina compagna dell'uomo e l'audacia e la abilità dell'uomo che della macchina perfetta si serve per raggiungere i massimi che nessuno ha ancora toccati.

E' questo l'intimo significato del gesto arido del R. A. C. I.

Si dice inoltre che i Grandi Premi di velocità hanno fatto il loro tempo e forse si dice giusto. Ma non si deve dimenticare che se l'automobile è quella che è, se oggi l'Italia può forse vantare un primato nel progresso tecnico nell'automobilismo, questo in gran parte si deve all'incitamento avuto dai Grandi Premi di velocità.

Senza la necessità assoluta di risolvere certi determinati problemi, di costruire facilmente può perdersi in concetti teorici o puramente accademici e gli industriali fare mancare il finanziamento per le prove, che non sempre danno frutti e quando li danno non sempre immediati.

Oggi noi abbiamo sul mercato vetture che superano in potenza specifica i motori dei Grandi Premi di qualche anno fa. Senza la spinta di quelle gare quanti anni in più sarebbero occorsi per arrivare al motore a sei e otto cilindri di piccola e media cilindrata e per costruire gli chassis robusti e leggeri che oggi abbiamo?

Non è l'apologia dei Grandi Premi che si vuol fare. E' solo per ricordare l'utilità di queste gare e anche per dimostrare che esse l'ultima parola non possono aver detta anche se, come è pacifico, oggi le case costruttrici a tutt'altri problemi sono chiamate.

Il VI.º Gran Premio d'Europa, che non si appoggia perciò alla partecipazione ufficiale delle case, ma conta macchine in lizza che nulla hanno da invidiare a quelle che avrebbero potuto essere costruite con la formula attuale, è come un primo passo che si fa in Europa verso una nuova forma di attività automobilistica in grande stile. Il Gran Premio di velocità, cioè, sul tipo americano. Gara non a carattere tecnico ma non privo totalmente di questo valore, perché il gesto si arriva a risultati eccezionali, la tecnica qualcosa ha sempre da guadagnare; gara invece a carattere spettacolistico e propagandistico accentuato e perciò utile a tutti i fini.

Come in America le grandi case non prendono parte attiva alle corse, ma solo una ristretta cerchia di fabbricanti specializzati, che non costruiscono altro che macchine speciali da corsa, e queste cedono al corridore privato, così anche da noi la fortuna di questi Gran Premi di velocità finirà per creare altrettanto.

Bugatti in Europa è già avanti e insegna al proposito moltissime cose; altri potranno seguire. Come Maserati in Italia, il quale, giorno per giorno, si afferma e, comunque, fa scuola.

Il R. A. C. I. nell'organizzare il VI.º Gran Premio d'Europa, ha formulato nelle condizioni attuali ha forse compiuto il primo passo in avanti. Non avrà con esso riportati i Grandi Premi allo splendore e all'importanza tecnica e industriale passata, ma avrà dimostrato le ancor grandi risorse dello sport automobilistico e forse aperta una via ai Grandi Premi futuri. I quali se alta utilità tecnica non potranno vantare, serviranno, comunque, a mantenere desta ed accrescere la passione automobilistica nelle folle, per la bellezza e l'emozione della lotta in essi ingaggiata da macchine come non mai adatte allo scopo e da uomini particolarmente addestrati.

Ben venga perciò questo VI.º Gran Premio d'Europa mantenuto in vita da R. A. C. I., che ne fu il creatore. Sia esso accompagnato dal successo sportivo e propagandistico migliore e che il R. A. C. I. trovi in quello il premio per le fatiche di oggi e lo sprone per le organizzazioni a venire.

### CORRADO FILIPPINI

S. E. Giunta "starter", del G. P. d'Europa

Il Governo Nazionale Fascista a testimoniare la simpatia e l'interesse con il quale segue la grande organizzazione del R. A. C. I. ha delegato a proprio rappresentante S. E. Giunta, Sottosegretario alla Presidenza.

S. E. Giunta che sarà a Milano domenica mattina sarà lo starter ufficiale del VI G. P. d'Europa.

### L'ORDINE E I NUMERI DI PARTENZA

- |                      |               |              |
|----------------------|---------------|--------------|
| N. 2 BORZACCHINI     | Maserati I.   | colore rosso |
| 4 BLANCAS            | Bugatti       | azzurro      |
| 6 MAGGI              | Maserati II.  | rosso        |
| 8 X.                 | Talbot I.     | rosso        |
| 10 FORESTI           | Bugatti       | rosso        |
| 12 WILLIAMS          | Bugatti       | verde        |
| 14 GILERA            | Bugatti       | rosso        |
| 16 GHICA Cantacuzino | Cozette Sp.   | azzurro      |
| 18 X.                | Talbot II.    | rosso        |
| 20 AJMIRIN           | Bugatti       | rosso        |
| 22 BONRIAT           | Bugatti       | azzurro      |
| 24 PROBST            | Bugatti       | bianco       |
| 26 NUVOLARI          | Bugatti       | rosso        |
| 28 BLAQUE            | Bugatti       | azzurro      |
| 30 NEZONIN           | Bugatti       | rosso        |
| 32 TONINI            | Bugatti       | rosso        |
| 34 STEFANELLI        | Bugatti       | rosso        |
| 36 D'ARETZE          | Bugatti       | azzurro      |
| 38 VARZI             | Alfa Romeo    | rosso        |
| 40 DROUET            | Bugatti       | azzurro      |
| 42 MASERATI E.       | Maserati III. | rosso        |
| 44 ROSTI             | Talbot        | rosso        |
| 46 X.                | Talbot III.   | rosso        |
| 48 X.                | Bugatti       | rosso        |
| 50 CHIRON            | Bugatti       | azzurro      |
| 52 PICCOLO           | Maserati      | rosso        |
| 54 CERATTO           | Delage        | rosso        |
| 56 FISAULI           | Maserati      | rosso        |
| 58 BISIGHIN          | Bugatti       | rosso        |

Secondo le nuove disposizioni le macchine prendono il colore della nazione se iscritte direttamente dalle case. Assumono invece il colore della nazionalità del pilota se iscritte dal corridore. I colori che figurano nel G. P. d'Europa saranno: rosso: Italia; azzurro: Francia; verde: Inghilterra; bianco: Germania.

## Gli uomini e le macchine della grande contesa

Non è vano gioco di parole e non è compiacente iperbole l'affermazione che vuole il VI Gran Premio d'Europa come la gara internazionale più bella, più aperta, più incerta e più interessante di questi ultimi anni, compresi quelli di maggior fortuna per i Grandi Premi di velocità.

L'appassionato che abbia vissuto con noi le giornate della preparazione, prodighe di insegnamenti e di colpi di scena, sa che noi diciamo il vero.



BORZACCHINI

Quando mai, del resto, una partecipazione così vasta di grandi piloti; quando mai uno schieramento così formidabile di forze; quando mai, infine, altrettanta sicurezza per la riuscita di una manifestazione e altrettanta incertezza di risultati, insieme?

Gara, sportivamente, senza precedenti è questo VI Gran Premio d'Europa.

Oltre venti vetture in lizza, non meno di dieci grandi campioni, una preparazione lunga, meticolosa, severa.

Non macchine troppo nuove sul

quali non poter contare con certezza, ma vetture conosciute e provate e di qualità brillantissime quale migliori, oggi, non v'è ne sono. In più il ritorno sulla pista di Monza di una gloriosa marca italiana che a Monza e su tutti i circuiti internazionali raccolse insuperati trionfi e il debutto di un'altra, più giovane d'attività, forse scarsa di mezzi, ma coraggiosa, ma forte, ma decisa alla grande battaglia perché in cerca della vittoria e della consacrazione ultima e definitiva, quasi del diritto alla vita.

Per gli amatori dello spettacolo affascinante della rincorsa vertiginosa sul lucido cemento della pista, ecco i venti campioni lanciati verso la più grande vittoria. Per gli automobilisti veri, ecco la gara aperta fra venti vetture quasi equivalenti e le possibilità di assistere fino all'ultimo giro alle prodezze di piloti in possesso di macchine perfette. Per i tecnici e per i competenti la gara severa, la conoscenza dei massimi di resistenza e velocità, l'osservazione e l'attenzione esame delle vetture nuove che il VI Gran Premio d'Europa ha raccolto. Per tutta la folla, infine, la rivincita per le sorti della battaglia, la passione, la speranza, l'entusiasmo per una vittoria nostra di macchine e di uomini, di uomini soltanto, contro e macchine e uomini di altri paesi.

Tutti si ritrova e tutto è promesso nel VI Gran Premio d'Europa. Lo spettacolo di una partenza di oltre venti vetture assieme, e la rincorsa delle macchine lanciate; il virtuosismo, l'audacia, i colpi di scena, e i risultati stupefacenti.

Che più, per chi ama lo sport automobilistico, come scuola di coraggio e di abilità, come palestra di progresso e di studio, come espressione del tempo nostro, fatto di macchine e di grandi ardimenti?

Stà il Gran Premio Automobilistico d'Europa al vertice di una attività intessuta su tutte le strade e su tutte le piste d'Europa. Grandi progressi si sono compiuti e le macchine e gli uomini molti limiti hanno raggiunto e abbassato nel corso dell'anno.

In questo, l'aspetto, l'importanza, il significato e le promesse del VI Gran Premio d'Europa.

Fissiamo ora, nel modo più chiaro e più audace, le caratteristiche sportive della manifestazione e vediamo di tirarne una semplice morale, nel caso nostro il cosiddetto pronostico.

Grande affidamento si può fare sulla riuscita della gara perché grande sicurezza si può avere sulle vetture partecipanti, che si conoscono e si sanno provate e resistenti.

Dal punto di vista « rivelazione », il Gran Premio d'Europa è lontano da quasi tutti i precedenti Gran Premi di velocità.

Non vi sono macchine totalmente



CHIRON

La gara di Monza tutte queste gare riassume: le scalate alle vette, le corse per le strade più aspre, le volate sugli autodromi e sui rettilinei aperti. I vincitori di allora, i nuovi recordsmen, le loro vetture, Monza ha raccolto per la gara maggiore. Chiron e Materassi, Arcangeli e Borzacchini, Nuvolari e Brilli Peri, e Campari e Varzi e Williams e Maggi e Maserati e Foresti e Stefanelli, e con essi le Talbot, le Bugatti, l'Alfa Romeo, le Delage e le Maserati.



Le prove a Monza. Maggi e la nuova Maserati 1700 in una sosta al box

Tutti i motivi di interesse si ritrovano, tutte le difficoltà si sommano, tutta l'incertezza e tutta la passione.

La pista di Monza rivivrà le sue giornate più belle e nel Gran Premio d'Europa, gli uomini più abili e più audaci, le più macchine più potenti e le più rapide, s'impegneranno nella più grande battaglia che sarà un poco come la celebrazione della velocità, invisibile, gelatrice del tempo nostro irrequieto.

### Le macchine

In questo, l'aspetto, l'importanza, il significato e le promesse del VI Gran Premio d'Europa.

Fissiamo ora, nel modo più chiaro e più audace, le caratteristiche sportive della manifestazione e vediamo di tirarne una semplice morale, nel caso nostro il cosiddetto pronostico.

Grande affidamento si può fare sulla riuscita della gara perché grande sicurezza si può avere sulle vetture partecipanti, che si conoscono e si sanno provate e resistenti.

Dal punto di vista « rivelazione », il Gran Premio d'Europa è lontano da quasi tutti i precedenti Gran Premi di velocità.

Non vi sono macchine totalmente

nuove, come in altre occasioni. Ciò, dopo tutto, riparerà le delusioni che tutti ricordano.

Se si mettono da parte le Maserati 1700 e la Cozette Speciale del principe Ghica, le altre vetture noi conosciamo da diverso tempo. Parrebbe di esse, anzi, si sono già vedute sulla pista di Monza e se ne conoscono, come per l'Alfa P. 2. e le Bugatti 2000 G. P., velocità e rendimento.

Altre a Monza non hanno mai corso come le Delage e le Talbot. Ma di queste si ricordano le prove su altre piste dell'Estero e sulle strade dei nostri circuiti e, in definitiva, è la stessa cosa.

Facile perciò è la presentazione delle varie vetture partecipanti. L'Alfa Romeo P. 2. è... l'Alfa Romeo P. 2, cioè macchina provatissima che di Monza detiene i records del giro e di tutte le distanze. E' la due litri classica: otto cilindri in linea montata su rulli sovralimentata. Resistenza a tutta prova, velocità 220 orari.

Le Bugatti 2000 Grand Prix debuttarono a Monza nel 1926. Vinsero con Costantini il Gran Premio Milano a una media rispettabilissima: 154 orari. Da allora sono state migliorate dalle infinite prove e diciamo pure, dalle infinite vittorie. Chassis inossidabile per la pista e per la strada, motore otto cilindri in linea, sovralimentato. Per quanto costruite in serie le Bugatti G. P. sono vetture da corsa nel senso più alto del termine. La

le caratteristiche fondamentali identiche alle « litro e mezzo » e alle « due litri » Maserati.

Il motore però è montato su rulli con albero a gomito modificato per questa ragione. Regime massimo 5700, velocità oltre 200, come dimostrano i giri di prova fatti in 3'35". Lo chassis è modificato, cioè, più corto, più leggero, più compatto. Peso complessivo circa 720 chili. La macchina di Borzacchini con i suoi freni anteriori peserà, diciamo, il motore 1700 pesa più dei due litri, ma la vettura, nell'insieme, circa trenta chili di meno. Frutto dell'alleggerimento generale dello chassis.

La Cozette speciale noi non abbiamo mai vista. Ha un motore 4 cilindri di 1100 cmc. sovralimentato. Lo chassis caratteristico molto stretto e basso; carrozzeria monoposto nel vero significato del termine molto profilata. Si dice raggiunga i 190 orari. Per noi non troppi, ma trattandosi di una vettura speciale può darsi abbia insospettite, specialità. Vedremo cosa farà con essa il principe Ghica.

Presentate le vetture eccoci ai piloti, che sono il fior fiore dell'automobilismo internazionale. Rinunciamo al pedigree di ognuno perché non lo finiremo più.

Diremo che degli stranieri Chiron è l'uomo più forte. E' il miglior pilota di Francia, e la vera rivelazione dell'anno. Si è preso il lusso di vincere quasi tutte le gare di Francia e i due « Criterium degli Assi » di Roma e S. Sebastiano. E' uno stilista meraviglioso, dopo Costantini, il più bel « bugattista » che noi si conosca. Un autentico aseo insomma: audace perché è giovanissimo, riflessivo e maturo, perché ha classe e molta esperienza. Williams, Drouet, D'Arete, Blaque, Belaire, Blancas, Bouriet, sono tutti ottimi piloti e specialmente l'inglese Williams.

Non della classe di Chiron, ma in grado di girare al di sotto di 4 a Monza, ciò che denota classe e coraggio.

La rappresentanza italiana è formidabile: Materassi, Brilli Peri, Borzacchini, Maggi, Nuvolari, Varzi, Arcangeli, gli uomini della classe di Chiron se non più forti; Foresti, Stefanelli, Tonini, Maserati, Ernesto, Ajmirin, Sarbolli i corridori non inferiori agli altri stranieri e forse, più di loro, dotati di quell'impeto e di quell'audacia, che fanno del pilota italiano un elemento di primissimo ordine.

Con un gruppo simile di corridori la gara non potrà che risultare avvincente ed emozionante come non mai. I primi giri specialmente saranno di una avvincente, pista. Dieci quindici vetture in poche centinaia di metri, lungo i rettilinei brevi, sulle curve della pista e del circuito stradale.

Ma è delicato come nessun altro e difficile da metterci a punto. Nelle condizioni migliori, la Delage è vettura velocissima, e tocca agevolmente i 200 orari.

Come concezione e come disegno malgrado gli anni, la Delage è ancora all'avanguardia, ma, come si è detto, è difficile da preparare e da portare.

Ed eccoci alle Maserati le quali col tipo 1700 rappresentano la novità tecnica del VI Gran Premio d'Europa.

Cinque vetture presenta la casa bolognese. Tre della équipe ufficiale e due isolate. Due sono le 1700 e tre due litri. Queste ultime sono del tipo conosciuto: cioè con motore sovralimentato, otto cilindri su bronzie. Regime 5500, velocità circa 190.

La due litri della équipe e quella di Fisauli, che sono montate su chassis leggero da pista e pesano meno di 750 chili, dovrebbero aver guadagnato in velocità.

Le due 1700 hanno il motore dal-



Le prove a Monza. Maggi e la nuova Maserati 1700 in una sosta al box

Tutti i motivi di interesse si ritrovano, tutte le difficoltà si sommano, tutta l'incertezza e tutta la passione.

La pista di Monza rivivrà le sue giornate più belle e nel Gran Premio d'Europa, gli uomini più abili e più audaci, le più macchine più potenti e le più rapide, s'impegneranno nella più grande battaglia che sarà un poco come la celebrazione della velocità, invisibile, gelatrice del tempo nostro irrequieto.

### Le macchine

In questo, l'aspetto, l'importanza, il significato e le promesse del VI Gran Premio d'Europa.

Fissiamo ora, nel modo più chiaro e più audace, le caratteristiche sportive della manifestazione e vediamo di tirarne una semplice morale, nel caso nostro il cosiddetto pronostico.

Grande affidamento si può fare sulla riuscita della gara perché grande sicurezza si può avere sulle vetture partecipanti, che si conoscono e si sanno provate e resistenti.

Dal punto di vista « rivelazione », il Gran Premio d'Europa è lontano da quasi tutti i precedenti Gran Premi di velocità.

Non vi sono macchine totalmente



VARZI

Poi si stabiliranno le prime posizioni e comincerà il gioco di squadra perché la « scuderia » Materassi con quattro vetture avrà una tattica da seguire e l'équipe Maserati compito eguale.

Ma non è di questo che ora bisogna dire. Fra tanti corridori e tante macchine qual'è il binomio da preferire?

Se ci si chiedesse un solo nome rinunceremo all'impresa fino da questo momento.

**BRUNO RIGHI** Tel. 19-62  
Rappresentante  
MOTOCICLI A. I. S. - RUDGE  
CICLI MAINO & GLORIA  
Via Indipendenza, 39 - BOLOGNA

In città, come sulla strada, a qualsiasi regime di giri dei vostri motori, otterrete un'accensione perfetta adottando la candela A.C.

# A C LA CANDELA A C

Questo è pure il parere di un gran numero di importanti costruttori che l'adottano in serie

Agenzia Italiana A.C. TORINO  
Corso Raffaello, 18