

Conversazione di Danilo Moriero

Quando al Colosseo rombavano i motori

Storia inedita del Reale Gran Premio di Roma



Rotary Club Roma Nord Ovest

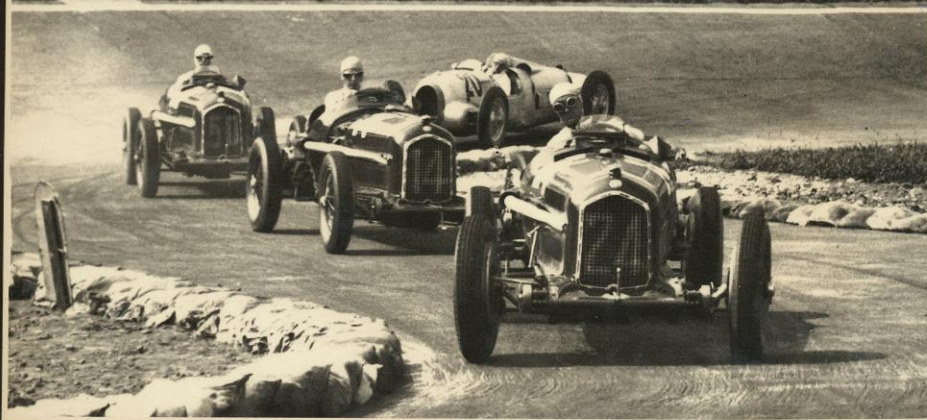


Quando al Colosseo rombavano i motori



Le Alfa Romeo di Vittorio Jano

Luigi Fusi, Enzo Ferrari, Griffith Borgeson



Edizioni di AUTOCRITICA



Quando al Colosseo rombavano i motori



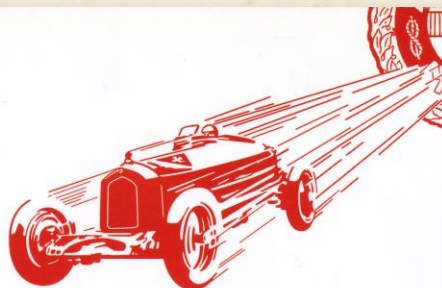
**Duccio
Bigazzi**
IL PORTELLO
Operai, tecnici e imprenditori
all'Alfa-Romeo 1906-1926

Franco Angeli *Saggi di Storia*



Quando al Colosseo rombavano i motori

SECONDA EDIZIONE



Marco Vitale
Guido Corbetta
Alberto Mazzuca

Il mito Alfa

 Egea



Quando al Colosseo rombavano i motori

I PROTAGONISTI



Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori

LA CORSA “REALE”

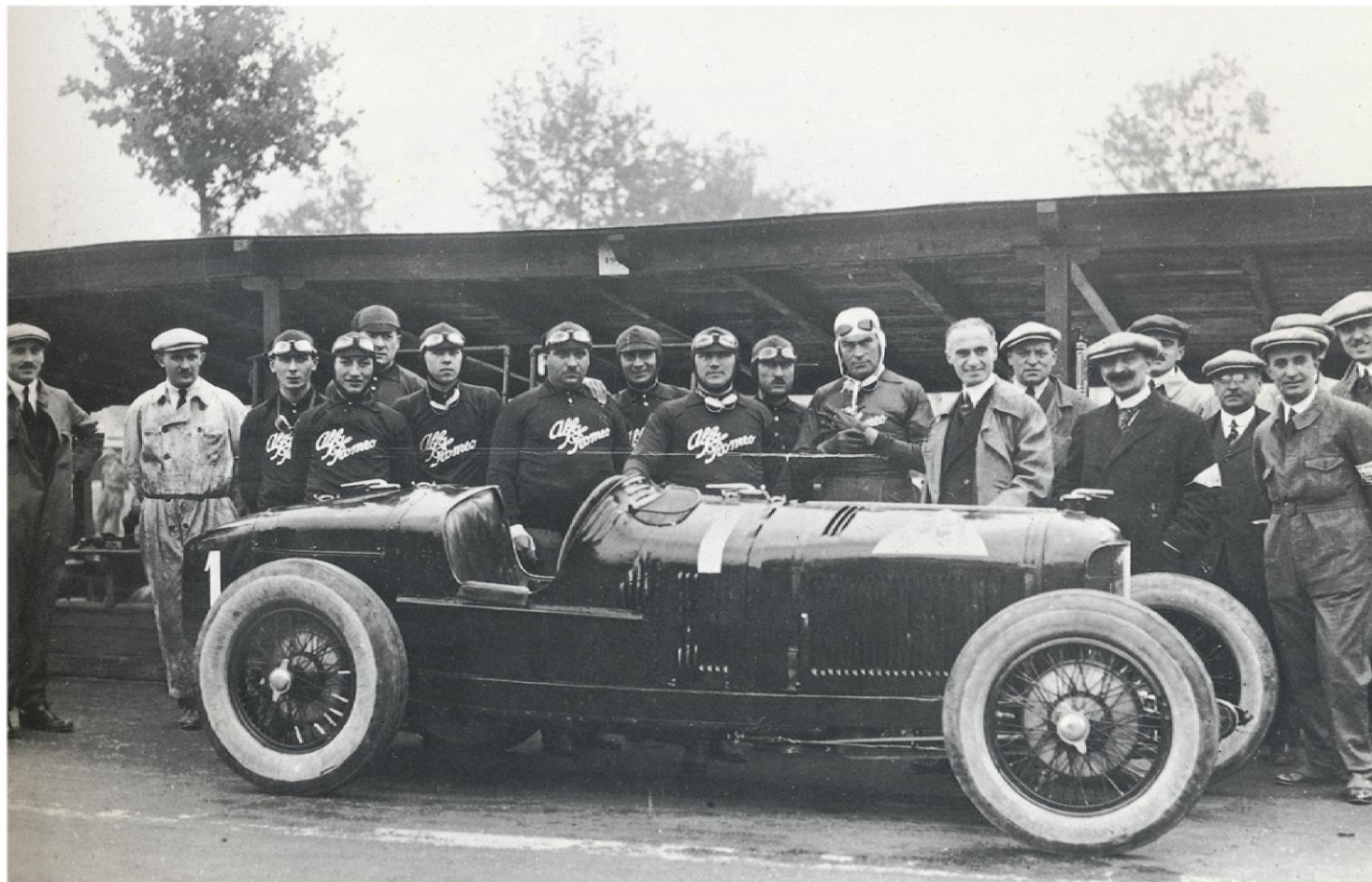


Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori



Roma, 9 giugno 1926

IL CAPO DEL GOVERNO

Pregiatissimo Ing. Romeo,

ieri tornando da Firenze ho guardato con attenzione gli strumenti della mia Alfa (che va, del resto, molto bene) e ho fatto le seguenti constatazi.

a) i magneti sono tedeschi (Bosch)

b) l'orologio è svizzero

c) la tromba (che non funziona) è francese !

Non escludo che nell'interno ci siano altri "esotismi" !

E' così che si aiutano i prodotti nazionali ?

Non si fanno - dunque - in Italia magneti, orologi trombe ?

Saluti distinti.

Mussolini

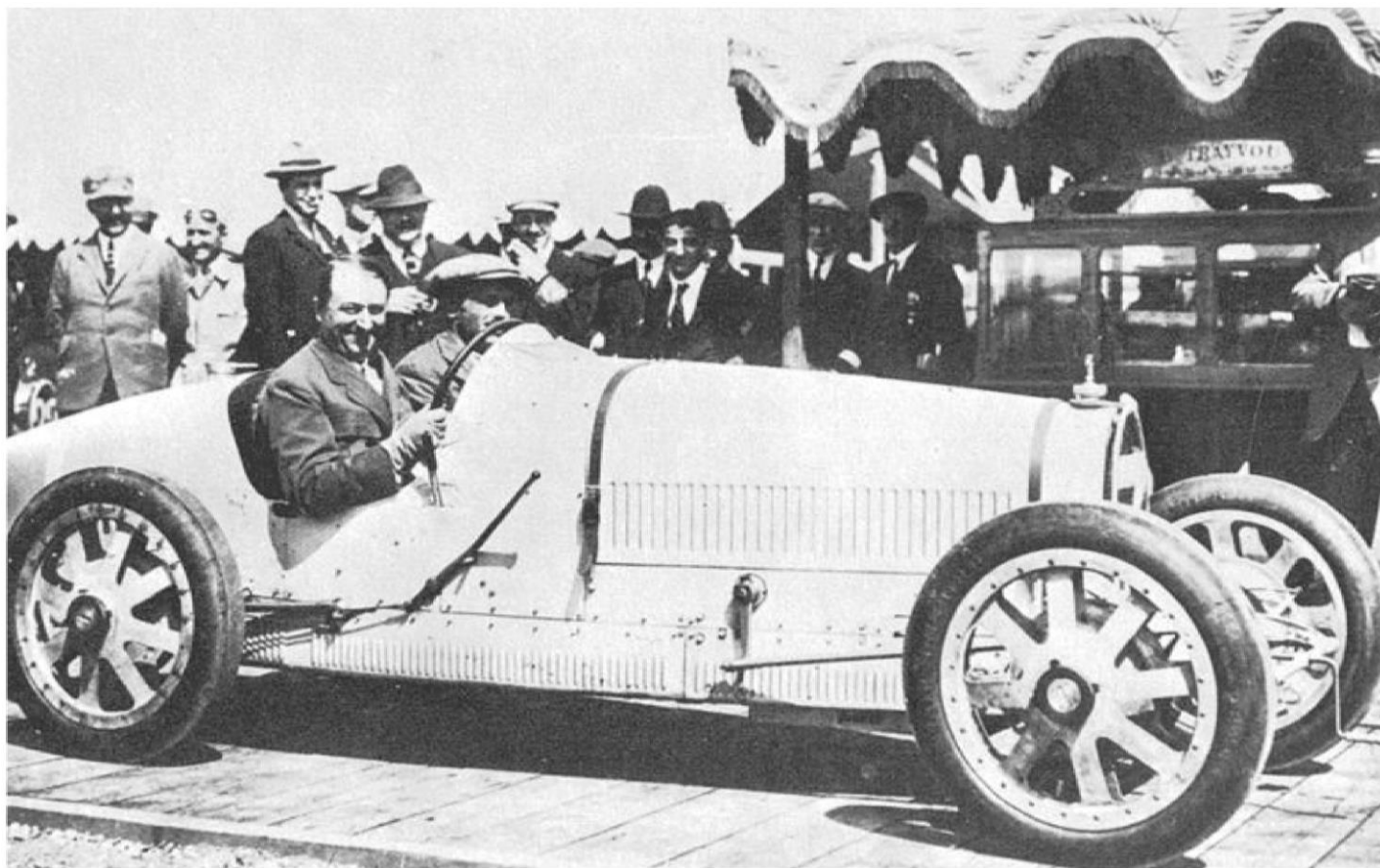


Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori

Carlo Masetti 1925 – Bugatti



Km 424 – media 97,287 Km/h



Quando al Colosseo rombavano i motori

Aymo Maggi 1926 - Bugatti



Km 320 – media 99,213 Km/h



Quando al Colosseo rombavano i motori

Tazio Nuvolari 1927 - Bugatti



Km 420 – media 110,852 Km/h



Quando al Colosseo rombavano i motori

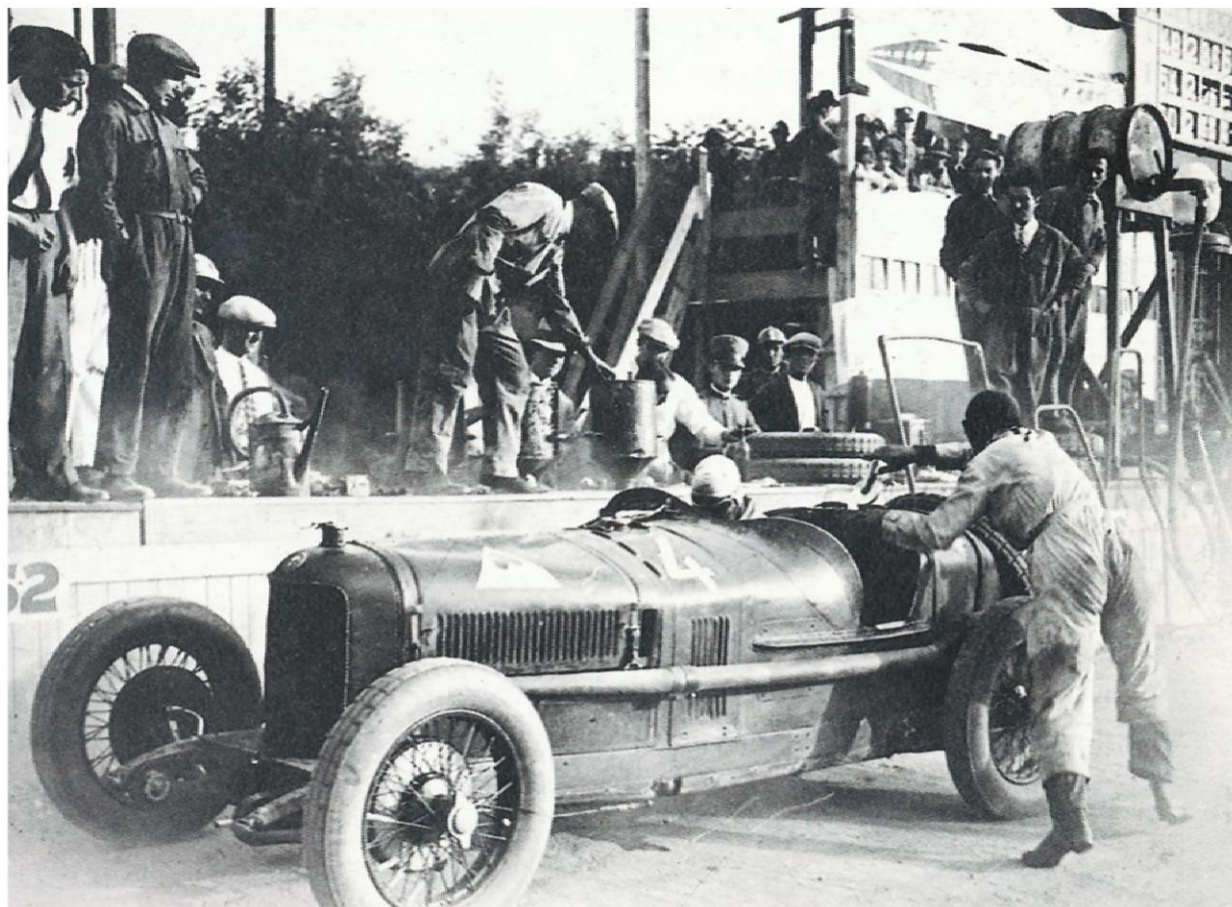
Louis Chiron 1928 - Bugatti



Km 391 – media 126,419 Km/h



Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori

Achille Varzi 1929 – Alfa Romeo



Km 391 – media 128,241 Km/h



Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori

Luigi Arcangeli 1930 - Maserati



Km 260 – media 134,273 Km/h



Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori

Ernesto Maserati 1931 - Maserati



Km 240 – media 152,321 Km/h



Quando al Colosseo rombavano i motori

LA POLEMICA DI GAYDA



Quando al Colosseo rombavano i motori

ESCE LA DOMENICA C. G. POSTALE ABBON. ANNUO L. 25

R.A.C.I.

GIORNALE UFFICIALE
GRATIS AI SOCI, ALBERGHI
E AUTOMOBILISTE AFFILIATI
AL R. A. C. I.

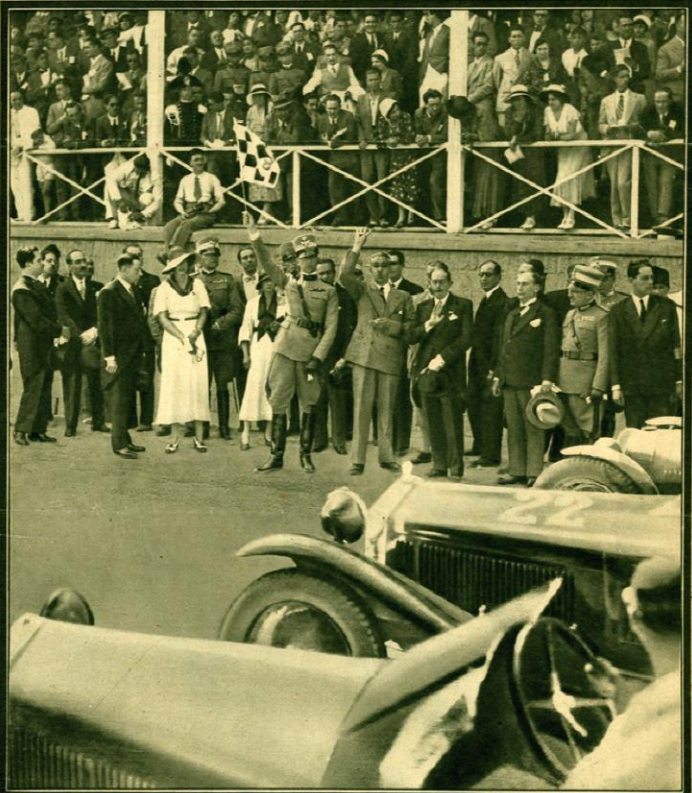
SETTIMANALE DELL'AUTOMOBILISMO ITALIANO

UN NUMERO L. 0.50

EDIZIONE: REDAZIONE AMMINISTRAZIONE
ROMA - VIA PO, 14 - TEL. 85-851

N. 31 - 31 Luglio 1932 - X - ANNO VI

PUBBLICITÀ ROMAN - VIA PO, 14 - TEL. 85-852
MILANO - VIA SONATO, 2 - TEL. 71-985



S. A. R. il Principe di Piemonte dà il "via" ai concorrenti al Cirenito di Avellino, vinto da Nuvolari su Alfa Romeo



Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori

Giornale d'Italia - 6 aprile 1932

Il Gran Premio del Decennale all'Autodromo del Littorio

Perfezionamenti alla pista - Nuove tribune e nuovi prezzi - Il debutto delle Maserati 1100 - La partecipazione della Bugatti - Il dovere dell'Alfa Romeo

Si avvicinano il 17 aprile, data di effettuazione del Gran Premio della F.I.C.M., e il 24 aprile giorno in cui si effettuerà il Reale Premio Roma. «Gran Premio del Decennale», e mentre presso il M.C.I. e l'A.C.R. ferve il lavoro di organizzazione, anche all'Autodromo del Littorio si lavora instancabilmente per predisporre la pista e tutti i servizi accessori. Come abbiamo annunciato nei giorni scorsi, la curva sopraelevata della pista ha subito importanti modifiche alla entrata e all'uscita. Noi, francamente, non abbiamo mai visto la necessità di tale lavoro, poichè abbiamo percorso la curva sopraelevata a velocità anche superiori ai 100 chilometri all'ora, e con diverse macchine, mentre il conducente abbandonava completamente il volante, lasciando che la macchina venisse guidata dalla sopraelevazione, ma alcuni lamentavano che l'entrata e la uscita della curva sopraelevata erano troppo brusche, e la Compagnia Nazionale Aeronautica, spontaneamente affrontando il notevole onere finanziario che le modifiche importavano, ha, al fine di rendere perfetta la pista, iniziati per tempo i lavori di rettifica che ormai sono ultimati, tanto che fra qualche giorno la pista sarà liberamente percorribile.

Con i nuovi lavori fatti eseguire dalla C.N.A., i raccordi tra la curva sopraelevata e i rettilinei che portano verso la tribuna in cemento armato e verso la curva della ripresa, risultano dolcissimi, così che motociclisti e automobilisti non avvertiranno, quasi il passaggio dai rettilinei alla curva sopraelevata in modo che tutti saranno

romani una gradita sorpresa, in quanto all'Autodromo del Littorio debutteranno, il 24 aprile, le nuove Maserati 1100 cmc. monoposto, speciali per pista, fornite di motori a 4 cilindri, che al regime di 5600 giri, sviluppano una potenza di 90 C.V. che consente la velocità di circa 180 chilometri all'ora. Interessantissimo sarà il debutto di queste vetture che si troveranno in difficile confronto con le Amilcar e le Salmson di Scaron, Marret, De Carolis ed altri sicuri partecipanti al G. P. del Decennale.

Sicura è, anche, la partecipazione della Bugatti, per la quale saranno presenti varzi e Chiron con le 2300 cmc. splendidamente affermatesi a Tunisi domenica scorsa; su Bugatti concorreranno, anche, Von Arco, Wille, Comotti, e molti altri ancora.

Quel che deve fare l'Alfa Romeo
Più imprecise sono le notizie che si hanno riguardo alla partecipazione ufficiale dell'Alfa Romeo. L'Alfa Romeo nel 1931 non corse a Roma, e i suoi dirigenti giustificarono la assenza con ragioni che erano null'altro che pretesti. Dissero di non avere vetture disponibili, e questo si dimostrò non corrispondente a verità, tanto che apparsa dai fatti la assoluta infondatezza dei pretesti accampati, la assenza della Alfa Romeo, che nella Capitale d'Italia lasciava alla Maserati l'onere di difendere il primato sportivo italiano, sfuggendo l'incontro con i concorrenti stranieri, venne unanimemente e giustamente deplorata con severità.

La solenne gaffe commessa nel 1931 dall'Alfa Romeo, servirà certamente di insegnamento, e noi siamo sicuri di vedere le vetture della Casa milanese correre, il 24 aprile, all'Autodromo del Littorio, per contrastare, unitamente alla Maserati, la vittoria all'industria francese.

E tanto più ne siamo certi, in quanto l'Alfa Romeo molto deve, è notorio, al Regime fascista, e non crediamo che i Dirigenti dell'Alfa vogliano praticamente, boicottare la gara con una assenza ufficiale che sarebbe colpevole.

Nel Gran Premio del Decennale sarà in palio la Coppa del Capo del Governo, trofeo che ha un valore morale altissimo; sarebbe ben strano che all'Alfa Romeo non si sentisse il dovere preciso di partecipare alla corsa per conquistare all'Italia l'ambito premio offerto dal Capo del Governo.

Noi siamo stati sempre primi a gioire alle vittorie dell'Alfa, ma dopo quello che è accaduto nello scorso anno sentiamo il dovere di mettere in guardia la Casa milanese contro i mali passi, perchè quello che è stato tollerato nel 1931 non potrebbe esserlo quest'anno, giacchè assumerebbe un significato altamente riprovevole, da ogni punto di vista, anche dal lato nazionale e fascista.

Questo considerato, ripetiamo la nostra certezza che l'Alfa Romeo parteciperà, in combattuta e appassionante lotta con la Maserati e la Bugatti, doverosamente contribuendo al successo del Gran Premio del Decennale.



Quando al Colosseo rombavano i motori

Il Gran Premio del Decennale all'Autodromo del Littorio

Perfezionamenti alla pista - Nuove tribune e nuovi prezzi - Il debutto delle Maserati 1100 - La partecipazione della Bugatti - Il dovere dell'Alfa Romeo

Si avvicina il 17 aprile, data di effettuazione del Gran Premio della P.I.C.M., e il 24 aprile giorno in cui si effettuerà il Reale Premio Roma, «Gran Premio del Decennale», e mentre presso il M.C.I. e l'A.C.R. ferve il lavoro di organizzazione, anche all'Autodromo del Littorio si lavora instancabilmente per predisporre la pista e tutti i servizi accessori. Come abbiamo annunciato nei giorni scorsi, la curva sopraelevata della pista ha subito importanti modifiche alla entrata e all'uscita. Noi, francamente, non abbiamo mai visto la necessità di tale lavoro, poiché abbiamo percorso la curva sopraelevata a velocità anche superiori ai 100 chilometri all'ora, e con diverse macchine, mentre il conducente abbandonava completamente il volante, lasciando che la macchina venisse guidata dalla sopraelevazione, ma alcuni lamentavano che l'entrata e la uscita della curva sopraelevata erano troppo brusche, e la Compagnia Nazionale Aeronautica, spontaneamente affrontando il notevole onere finanziario che le modifiche importavano, ha, al fine di rendere perfetta la pista, iniziato per tempo i lavori di rettificazione che ormai sono ultimati, tanto che fra qualche giorno la pista sarà liberamente percorribile.

Con i nuovi lavori fatti eseguire dalla C.N.A., i ricordi tra la curva sopraelevata e i rettilinei che portano verso la tribuna in cemento armato e verso la curva della sagra, risultano dolcissimi, così che motociclisti e automobilisti non avvertiranno, quasi, il passaggio dai rettilinei alla curva sopraelevata in modo che tutti saranno

romani una gradita sorpresa, in quanto all'Autodromo del Littorio debutteranno, il 24 aprile, le nuove Maserati 1100 cmc. monoposto, speciali per pista, fornite di motori a 4 cilindri, che al regime di 5600 giri, sviluppano una potenza di 90 CV, che consente la velocità di circa 190 chilometri all'ora. Interessantissimo sarà il debutto di queste vetture che si troveranno in difficile confronto con le Amilcar e le Salomon di Scaron, Marret, De Carolis ed altri sicuri partecipanti al G. P. del Decennale.

Sicura è, anche, la partecipazione della Bugatti, per la quale saranno presenti Vanni e Chiron con le 2500 cmc. splendidamente affermate; e l'unico domenica scorsa, su Bugatti concorreranno, anche, Von Arco, Wilfrido, Comotti e molti altri ancora.

Quel che deve fare l'Alfa Romeo

Più impaccio sono le notizie che si hanno riguardo alla partecipazione ufficiale dell'Alfa Romeo. L'Alfa Romeo nel 1931 non corse a Roma, e i suoi dirigenti giustificavano la assenza con ragioni che erano null'altra che pretesti. Dissero di non avere vetture disponibili, e questo si dimostrò non corrispondente e verità, tanto che appariva dai fatti la assoluta infondatezza dei pretesti accampati, la assenza dell'Alfa Romeo, che nella Capitale d'Italia, lasciava alla Maserati l'onore di difendere il primato sportivo italiano, sfuggendo l'incontro con i concorrenti stranieri, venne unanimemente e giustamente deploata con severità.

La solenne gaffe commessa nel 1931 dall'Alfa Romeo, servirà certamente di insegnamento, e noi siamo sicuri di vedere le vetture della Casa milanese correre, il 24 aprile, all'Autodromo del Littorio, per contrastare, unitamente alla Maserati, la vittoria all'industria francese.

E tanto più ne siamo certi, in quanto l'Alfa Romeo molto deve, è notorio, al Regime fascista, e non crediamo che i Dirigenti dell'Alfa vogliano praticamente boicottare la gara con una assenza ufficiale che sarebbe colpevole.

Nel Gran Premio del Decennale sarà in palio la Coppa del Capo del Governo, trofeo che ha un valore morale altissimo; sarebbe ben strano che all'Alfa Romeo non si sentisse il dovere preciso di partecipare alla corsa per conquistare all'Italia l'ambito premio offerto dal Capo del Governo.

Noi siamo stati sempre primi a plaudire alle vittorie dell'Alfa, ma dopo quello che è accaduto nello scorso anno sentiamo il dovere di mettere in guardia la Casa milanese contro i mali passi, perché quello che è stato tollerato nel 1931 non potrebbe esserlo quest'anno, giacché assumerebbe un significato altamente riprovevole, da ogni punto di vista, anche dal lato nazionale e fascista.

Questo consuetudinario ripetersi in nostra certezza che l'Alfa Romeo parteciperà, in combattiva e appassionante lotta con la Maserati e la Bugatti, doverosamente contribuendo al successo del Gran Premio del Decennale.

E tanto più ne siamo certi, in quanto l'Alfa Romeo molto deve, è notorio, al Regime fascista, e non crediamo che i Dirigenti dell'Alfa vogliano praticamente boicottare la gara con una assenza ufficiale che sarebbe colpevole.

Noi siamo stati sempre primi a plaudire alle vittorie dell'Alfa, ma dopo quello che è accaduto nello scorso anno sentiamo il dovere di mettere in guardia la Casa milanese contro i mali passi, perché quello che è stato tollerato nel 1931 non potrebbe esserlo quest'anno, giacché assumerebbe un significato altamente riprovevole, da ogni punto di vista, anche dal lato nazionale e fascista.



Quando al Colosseo rombavano i motori

Una Coppa offerta da Mussolini per il Gran Premio Automobilistico del Decennale

S. E. il Capo del Governo si è degnato far pervenire all'Automobile Club di Roma che organizza l'*VIII Reale Premio Roma Gran Premio del decennale*, il suo ambizioso dono che costituirà il premio speciale da assegnarsi, ai sensi del Regolamento, alla Casa costruttrice di automobili che avrà una squadra di tre vetture meglio classificate nel Reale Premio Roma. Alla medaglia d'oro concessa dalla benevolenza Sovrana alla manifestazione del 24 aprile, debbono aggiungersi la simbolica Lupa donata da S. E. il Governatore di Roma ed i premi che il Ministero delle Corporazioni ed il Consiglio provinciale dell'economia hanno munificamente offerti.

Questa magnifica rosa di premi speciali fanno palesemente conoscere in quale conto sia tenuta la manifestazione che si svolgerà nella pista del Littorio e qual successo potrà arrivare a questa prima riunione velocistica in cui l'automobilismo italiano si cimenterà con l'automobilismo straniero.

Il Gran Premio di Monaco

Monaco, 13.

Negli ambienti sportivi automobilistici la formidabile eco sollevata dalla sesta edizione della «Mille Miglia», ancora non può dirsi spenta e già si parla e ci si interessa molto di un altro grande avvenimento alle viste: al IV Gran Premio dell'Automobile Club di Monaco, al quale, senza esagerazioni, si attribuisce l'importanza di un autentico *criterium* europeo degli «assi» dell'automobile e delle più moderne vetture da corsa.

Ecco l'elenco completo degli iscritti: *Bugatti* con quattro vetture e con uomini come Varzi, Divo, Chiron e Bouriat; *Alfa-Romeo* con tre vetture e uomini come Borzacchini, il trionfatore della «VI Mille Miglia»; Nivolari e Campari; *Maserati* con Dreyfus, Fagioli e Ruggeri. E, infine, sia pure in veste di isolati, anche campioni della fama di Caracciola su *Alfa-Romeo*, Lehoux e Williams con *Bugatti*, ed altri

minori come Czaikowski, Eaal Howe, Penn Ughes, Zanelli e Zehender; i primi tre su *Bugatti*, Zanelli su *National Pescara*, Zehender su *Alfa-Romeo*.

Le condizioni di Ramponi

Bologna, 13.

Ieri nella sala chirurgica dell'ospedale Mussolini è stato operato dal professor Serra, di frattura complessa all'avambraccio destro, il meccanico Ramponi che è assai noto fra gli sportivi italiani per avere partecipato alle più importanti corse automobilistiche italiane ed estere a fianco di Campari.

Nella recente «Mille Miglia» Ramponi era compagno di gara di Pietro Gherzi, col quale ebbe a Firenze l'incidente che la stampa ha riferito.

Il Ramponi è stato trasportato a Bologna, dove, come abbiamo detto, è stato ricoverato ed operato con esito felice. Ieri egli è stato visitato dai componenti la Scuderia Ferrari motociclistica, dalla baronessa Avanzo e da altri amici che hanno formulato auguri di sollecita guarigione e di pronto ritorno alle belle ed emozionanti competizioni automobilistiche.

La Rolls-Royce non partecipa a manifestazioni sportive

Londra, 13.

Era corsa voce che la Rolls-Royce avrebbe deciso di prendere attiva parte, nel prossimo anno, a manifestazioni sportive.

La direzione dell'Ufficio propaganda della marca inglese smentisce la voce, dichiarando che la Casa non intende costruire macchine da corsa.

Il chilometro lanciato di Rio de Janeiro

Rio de Janeiro, 13.

Nel chilometro lanciato di Rio de Janeiro, recentemente disputato, Stuk su Mercedes S. L. K ha realizzato il miglior tempo della giornata, coprendo il percorso in 17 secondi, alla media oraria di km. 206.800.



Quando al Colosseo rombavano i motori



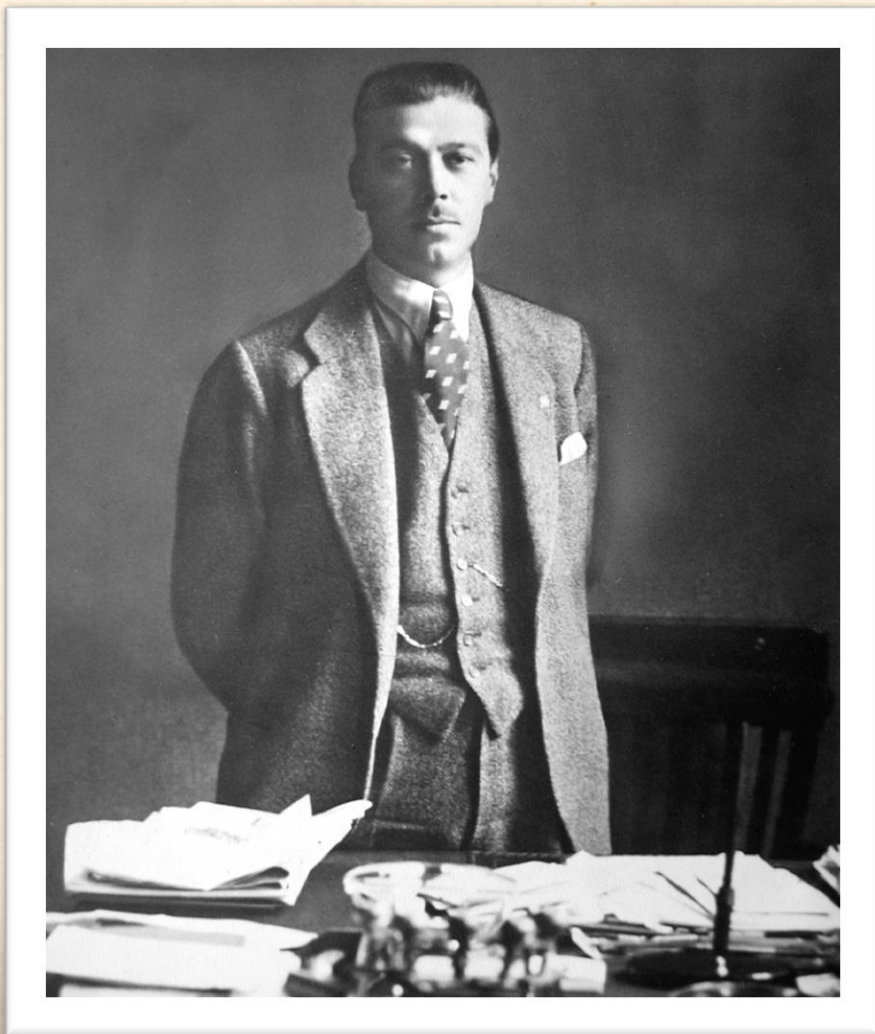


Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori

SOC. AN. **Alfa Romeo**
IL CONSIGLIERE DELEGATO

RISERVATA PERSONALE

MILANO

7 Aprile 1932

A. X^o

Caro Commendatore,

Un attacco violento quanto ingiustificato alla Casa che dirigo da parte del "Giornale d'Italia" mi spinge a disturbarla per metterla direttamente al corrente delle cose, affinché Ella voglia usarmi la cortesia di renderne edotto S.E. il Capo del Governo.

Ritengo mio dovere far giungere la voce dell'Alfa Romeo al Duce in omaggio alla preziosissima, alta benevolenza che Egli si è sempre degnato di dimostrare alla nostra Casa, e perché nell'articolo si mette in rilievo la riconoscenza (giustissimo) che l'Alfa deve al Regime.

Il giorno 24 Marzo u.s., il Vice-Presidente dell'Automobile Club di Roma, Barone Edgardo Lazzaroni, invitava l'Alfa Romeo a partecipare al Gran Premio del Decennale che si correrà sulla pista del Littorio il 24 corrente. - A tale lettera rispondevo con mia del 31 Marzo, di cui mi pregio allegare copia. A questa, il Barone Lazzaroni replicava con sua del 4 corr., insistendo per avere la nostra partecipazione.

Io capisco perfettamente l'insistenza dell'Automobile Club di Roma, perché effettivamente la presenza dell'Alfa Romeo a tale gara, che quest'anno assume una particolare importanza, avrebbe concorso alla miglior riuscita sportiva del Gran Premio. - Trovo però inaudito l'atteggiamento preso dal "Giornale d'Italia" col suo articolo d'ieri, che qui mi pregio di accludere.

Io non voglio neanche lontanamente pensare che l'attacco all'Alfa Romeo abbia un addentellato con il rifiuto da noi replicatamente opposto - per ragioni

chieste di pubblicità sul giornale ai dipendenti dalla stessa am-

che l'articolista, o l'ispiratore, era la riuscita del Gran Premio

so, però, nulla autorizzava il facendo completamente i fatti, a non contenute nell'articolo stesso, tutt'altro che onorifiche alla gloriosa Casa che dirigo ad essere giudicata dal pubblico.

ato articolo fosse per poco prezioso, il "Giornale d'Italia" che nazionalisti e fascisti, avrebbe di distruggere parte di quel del pubblico che l'Alfa Romeo ha versato sacrifici di vite umane

vedere dalla lettera che l'Alfa Romeo non ha oggi la macchina più veloce. - Presentarci al Gran Premio del Decennale significa perdere e, come affermato, attardarsi a fare la parte di chi sia mio dovere di fascista, l'importanza dell'Alfa Romeo non è, semplicemente per voler una manifestazione sportiva. Situati, da buoni fascisti, quando la macchina che ha così alta velocità; ma questa, tanta che alla fine del mese per il Gran Premio d'Italia. che, in ogni caso, se i ordini, noi siamo qui senza discutere, ma lie-

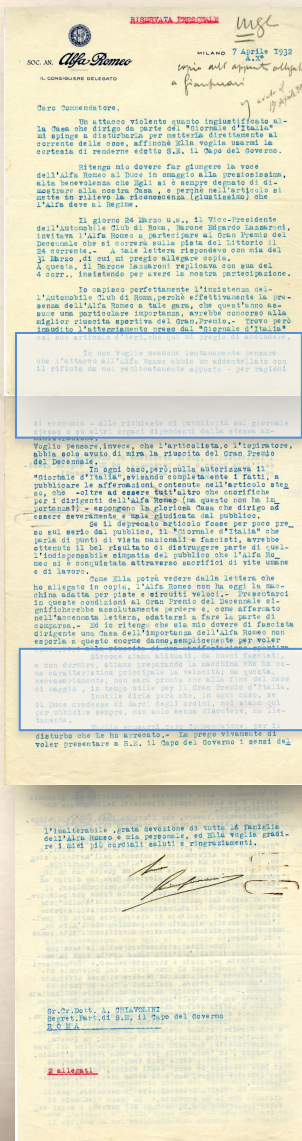
ro Commendatore, per il La prego vivamente di del Governo i sensi del

la devozione di tutta la famiglia personale, ed Ella voglia gradire i saluti e ringraziamenti.

del Governo



Quando al Colosseo rombavano i motori



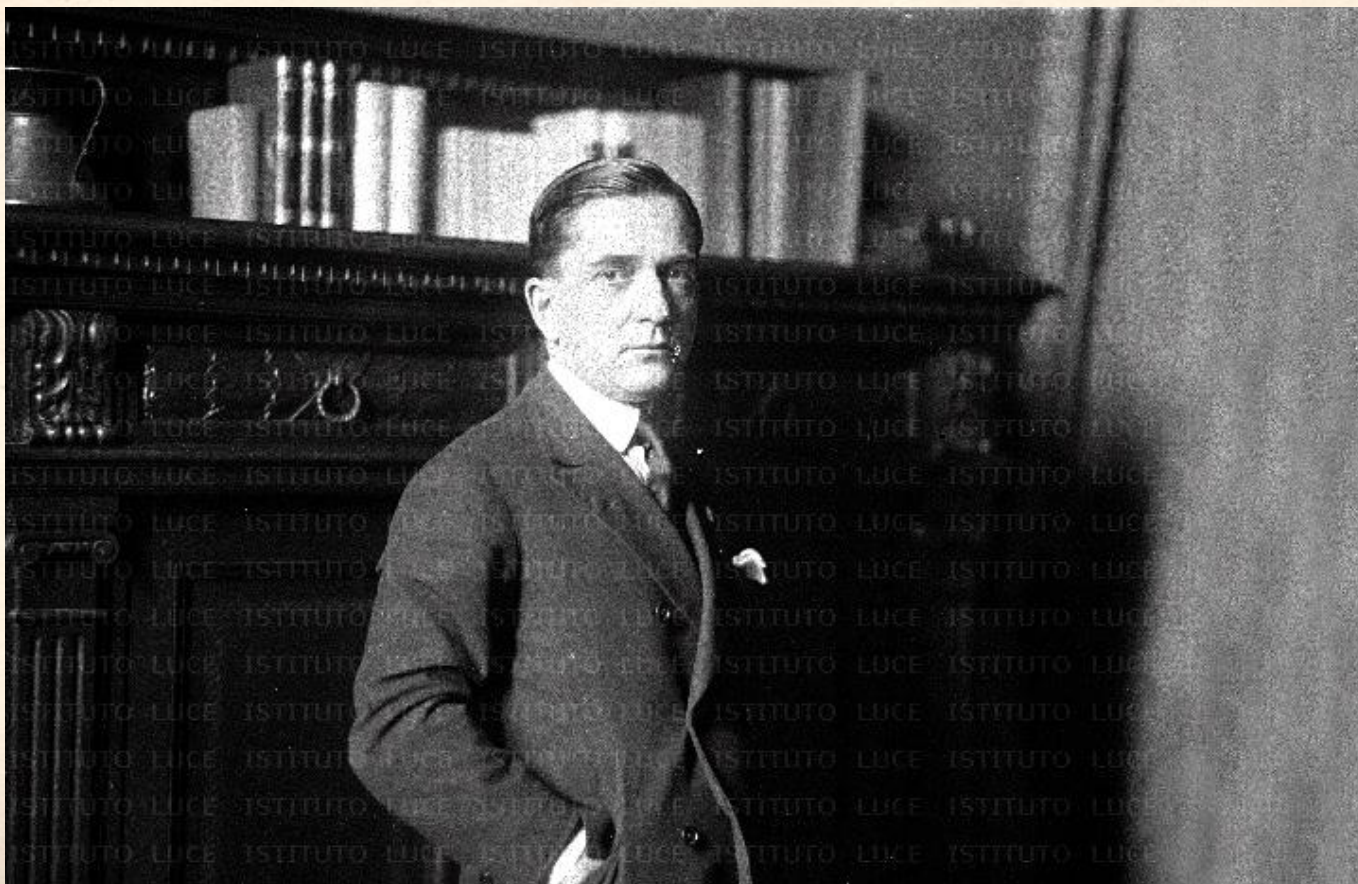
Io non voglio neanche lontanamente pensare che l'attacco all'Alfa Romeo abbia un addentellato con il rifiuto da noi replicatamente opposto - per ragioni di economia - alle richieste di pubblicità sul giornale stesso o su altri organi dipendenti dalla stessa amministrazione.

Siccome siamo abituati, da buoni fascisti, a non dormire, stiamo preparando la macchina che ha come caratteristica principale la velocità; ma questa, necessariamente, non sarà pronta che alla fine del mese di maggio, in tempo utile per il Gran Premio d'Italia. Inutile dirLe però che, in ogni caso, se il Duce credesse di darci degli ordini, noi siamo qui per ubbidire sempre, non solo senza discutere, ma lietamente.

Il Comandatore per il



Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori

IL GIORNALE D'ITALIA

Il Direttore

Roma 13 Aprile 1932 /X°

I rilievi del "Giornale d'Italia" nei riguardi dell'Alfa Romeo per la sua mancata partecipazione alla corsa del Gran Premio del Decennale, recante per premio la Coppa concessa da S. E. il Capo del Governo, si fondono sulle seguenti ragioni:

Il "Giornale d'Italia" è giornale fascista e romano e intende perciò sostenere i principi e gli interessi fascisti e romani.

Il "Giornale d'Italia" ha constatato che, su otto Grandi Premi Reali corsi a Roma, l'Alfa Romeo, che si è affermata come la più importante casa italiana partecipante a quasi tutte le corse automobilistiche di prima categoria nazionali ed internazionali, ha corso una volta sola. Questa assenza, ormai cronica, dimostrata dalla casa automobilistica italiana di corsa, che il "Giornale d'Italia" particolarmente apprezza e per questo ha sempre appoggiato, deve essere considerata come un minore riguardo verso Roma e i suoi maggiori avvenimenti sportivi.

Già l'anno scorso, in conseguenza appunto della sistematica assenza dell'Alfa Romeo dalle corse di Roma, furono fatte più pressanti sollecitazioni a detta casa per una sua partecipazione. Il Comm. Jano dell'Alfa Romeo evver- ti il Conte Bonmartini della difficoltà della casa di partecipare al Reale Premio di Roma 1931 per la conformazione della curva della ripresa dell'Audodromo del Littorio, che rendeva il percorso lento e molto tormentato, e suggerì anzi egli stesso la correzione del tracciato come condizione per la partecipazione della sua casa. Tale suggerimento fu immediatamente accolto e posto tempestivamente in atto. Ciò nonostante l'Alfa Romeo non partecipò alla gara.

Pur con queste reiterate assenze dell'Alfa Romeo, il "Giornale d'Italia" si è finora astenuto da qualsiasi rilievo.

2
rilevato in occasione del Gran Premio del Grande avvenimento romano, come per i preme assunto e per l'alto premio conferito acquistato un significato nazionale e fa-

dalla Commissione Internazionale Sportivazione del calendario automobilistico ottobre scorso, dunque, la casa Alfa Romaniana era fissata per il 24 Aprile e di parteciparvi e poteva anche, all'oc-rinvio se effettivamente avesse vo-S. E. il Capo del Governo.

che si intitola al Decennale, sia che porta il nome di un rinnegato e to quanto ci risulta, a tutti i suoi

nale d'Italia" non poteva astener- o confortante situazione che po- zioni di carattere commerciale e

copla di una lettera del Consig-omm. Gianferrari, inviata alobile Club, l'Alfa Romeo sembra partecipazione al Gran Premio del icolarmente sottolineiamo: "Ab- sime corse che sono tradizio-

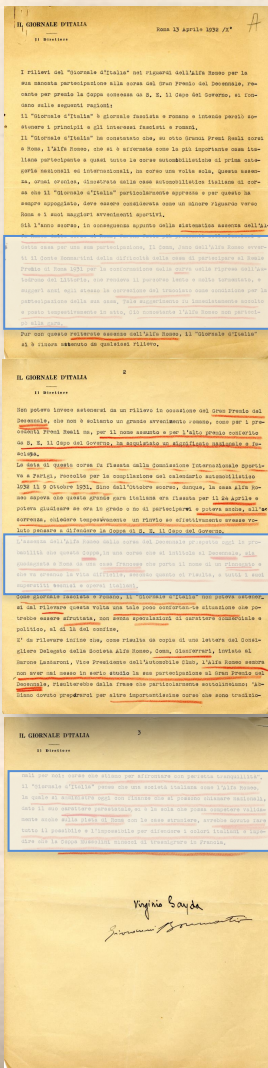
3
amo per affrontare con perfetta tranquillità". che una società italiana come l'Alfa Romeo, con risorse che si possono chiamare nazionali, tale, ed è la sola che possa competere valida- ma con le case straniere, avrebbe dovuto rare- bile per difendere i colori italiani e impe- nacci di trasmigrare in Francia.

Virginio Bayda

un' *Gommartini*



Quando al Colosseo rombavano i motori



detta casa per una sua partecipazione. Il Comm. Jano dell'Alfa Romeo evverti il Conte Bonmartini della difficoltà della casa di partecipare al Reale Premio di Roma 1931 per la conformazione della curva della ripresa dell'Autodromo del Littorio, che rendeva il percorso lento e molto tormentato, e suggerì anzi egli stesso la correzione del tracciato come condizione per la partecipazione della sua casa. Tale suggerimento fu immediatamente accolto e posto tempestivamente in atto. Ciò nonostante l'Alfa Romeo non partecipò alla gara.

Pur con queste reiterate assenze dell'Alfa Romeo, il "Giornale d'Italia" si è finora astenuto da qualsiasi rilievo.

L'assenza dell'Alfa Romeo dalla corsa del Decennale prospetta oggi la probabilità che questa Coppa, in una corsa che si intitola al Decennale, sia guadagnata a Roma da una casa francese che porta il nome di un rinnegato e che va creando la vita difficile, secondo quanto ci risulta, a tutti i suoi superstiti tecnici e operai italiani.

il "Giornale d'Italia" pensa che una società italiana come l'Alfa Romeo, la quale si amministra oggi con rinfanze che si possono chiamare nazionali, dato il suo carattere parastatale, ed è la sola che possa competere validamente anche sulla pista di Roma con le case straniere, avrebbe dovuto fare tutto il possibile e l'impossibile per difendere i colori italiani e impedire che la Coppa Mussolini minacci di trasmigrare in Francia.



Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori

227153
RACCOMANDATA
Riservata-Personale
MILANO 20 Aprile 1932
A.X.
15237
ADH

SOC. AN. **Alfa Romeo**
IL CONSIGLIERE DELEGATO

Caro Commendatore,

Ho avuto in questo momento la pregiata Sua del 18 corr., con allegato copia dell'appunto del Direttore del "Giornale d'Italia".

Sono infinitamente grato a S.E. il Capo del Governo che si è degnato interessarsi della cosa e che ha avuto la bontà di farmi conoscere le dichiarazioni dei signori Gayda e Conte Bonmartini; e ringrazio Lei, caro Commendatore, del cortese intervento.

E' ben lontana da me ogni intenzione polemica, per quanto la prosa del "Giornale d'Italia" nell'attacco all'ALFA ROMEO - a parte il danno che può avere recato alla Casa che dirige - sia di tono così violento come statato come, su 8 "Grandi Premi Reali" corsi a Roma, l'Alfa Romeo abbia partecipato una volta sola.

Quanto avveniva all'Alfa Romeo fino al Marzo 1929 non mi può certo riguardare come responsabilità in quanto solo da tale data la dirigo. - Prima di allora so che l'Alfa Romeo si è presentata una volta col Compianto Brilli e Perù, e mi pare, proprio nei tre anni in cui dirigo l'Alfa Romeo, abbiamo partecipato a due, vincendo la prima volta e perdendo la seconda: niente, quindi, "assenza cronica", e niente - di conseguenza - mancanza di ri-guardo da parte nostra verso Roma ed i suoi maggiori avvenimenti sportivi.

Per quanto riguarda la correzione della curva della ripresa all'Autodromo Littorio, questa non fu affatto modificata perché il nostro Direttore Tecnico Comm. Jano l'abbia suggerito condizionandola alla nostra partecipazione per il 1931. E' vero invece che il nostro Direttore Tecnico, interpellato un giorno dal Conte Bonmartini, ebbe a rispondere che, secondo il suo punto di vista, tale

consona a tutto il rimanente del percorso, e rispondeva alle esigenze della velocità veniva a modificare completamente la del Circuito.

meo, anche in seguito alla sconfitta su-1930 a Roma, pensò di costruire una armente adatta ai percorsi veloci che e vincere le concorrenti del genere. tatti, tentò di raggiungere lo scopo rificio finanziario - con una macchi che poi, alla prova dei fatti, pur non diede quei risultati che la tendere dai suoi prodotti.

ri riposiamo, e siccome vogliamo contare con tranquillità qualsiasi te se straniero, ed in modo par ista del Littorio a Roma, stia- della macchina veloce. nere, anche se il Direttore del Conte Bonmartini non la pen-olvere in 4 o 5 mesi: essi, deste capacità, richiedono anno.

remo la macchina pronta per rcorrere in 24 Aprile. ano scorso sapevamo che r la Coppa del Decennale, che questo trofeo ambi- questo mese, mentre era so in palio per il 28 el Decennale".

dispiace di vedere diere, il nostro dolo- amo che il premio dopo un "a solo" a contro una Casa

due mali, in il minore. se - ritenendolo il Capo del interprete presso

il fondo dispiacere per non essere momento, di presentarci con si- d una corsa dove per noi, azien- ta il più ambito dei premi.

li saluti,

Carlo

del Governo



questo premio finire in mani straniere, il nostro dolore è più forte del loro, ma preferiamo che il premio stesso gli stranieri se lo prendano dopo un "solo" piuttosto che assistere ad una vittoria contro una Casa Italiana importante. Ma, a meno che non si tratti di un caso, anche questo, ma dei due mali, in ogni caso, è sempre meglio scegliere il minore.

Le sarei grato, caro Comandatore, se - ritenendolo necessario - vorrà far conoscere a S.M. il Capo del Governo questa risposta, rendendosi interprete presso

Per quanto riguarda la correzione della curva della ripresa all'Autodromo Littorio, questa non fu affatto modificata perchè il nostro Direttore Tecnico Comm. Jano l'abbia suggerito condizionandola alla nostra partecipazione per il 1931. E' vero invece che il nostro Diretto

E' vero che sin dall'anno scorso sapevamo che quest'anno si sarebbe corso per la Coppa del Decennale, ma troppo tardi abbiamo saputo che questo trofeo ambizioso si sarebbe disputato in questo mese, mentre era nostro convincimento venisse messo in palio per il 28 Ottobre, appunto perchè "Premio del Decennale".



Quando al Colosseo rombavano i motori





Quando al Colosseo rombavano i motori

Luigi Fagioli 1932 - Maserati



Km 240 – media 158,671 Km/h