

supplemento n. 1 al NOTIZIARIO DUCATI • gennaio 1952

COLLABORATORI: BRUNO MAGLI • BOLOGNA

Breve storia del motociclismo


FONDAZIONE
CASSA DI RISPARMIO
IN BOLOGNA



BREVE STORIA DEL MOTOCICLISMO

supplemento N. 1 al NOTIZIARIO DUCATI - gennaio 1952

SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - GRUPPO IV

- Dedichiamo questa BREVE STORIA DEL MOTOCICLISMO agli appassionati e ai tecnici. Nelle pagine che seguono essi troveranno le storie e le vicende di una industria e di uno sport; le avventure della tecnica, le prodezze dei campioni, una lunga favola segnata da tappe dolorose, da conquiste dell'ingegno e dell'umana fatica, da sacrifici e da ardimenti. Dietro alle macchine, l'uomo; e nella eterna gara con lo spazio e col tempo spesso si inserisce la morte. Abbiamo inteso offrire ai lettori (ed è il primo tentativo che si fa in Italia) un quadro il più possibile esatto e completo degli sviluppi che il motociclismo ha avuto dalla nascita ad oggi: dalle innovazioni che rivelano la genialità dei progettisti, alle corse che esprimono il coraggio e la perizia dei corridori, nomi di marche e nomi di atleti, tabelle che, con la freddezza dei numeri, dicono con estrema chiarezza come sia stato faticoso il cammino. Vogliate perdonare le inevitabili manchevolezze, ma difficoltosa è la ricerca del materiale e spesso scarsi sono i riferimenti. Questa è, insomma, una prima pietra, sulla quale sarà più facile, in futuro, costruire il più lungo e completo racconto delle avvincenti e talvolta drammatiche imprese del motociclismo mondiale.

*

Copertina di Aut. De Giusti. Hanno curato la pubblicazione Enzo Biagi ed Enzo Bartolotti - Poligrafica Bolognese Bologna

DUCATI COSTRUZIONI RADIO-ELETTRO-OTTICO
MECCANICHE DI PRECISIONE
BOLOGNA BORGIO PANIGALE

SOMMARIO:

- DE DEO CECCARELLI
Imprese di uomini e di macchine
Diario delle competizioni
pagg. 3-30
- Gli albi d'oro - I primati
pagg. 31-40
- Biografie di piloti
pagg. 41-50
- Il campionato mondiale di velocità
pagg. 51-55
- Le tre imprese di Serafini
pagina 56
- Il Raid Nord-Sud, ora
Milano-Taranto
pagg. 57-62
- Il Circuito del Lario
pagg. 61-66
- GUAR.
Italiani al Tourist Trophy
pagg. 67-68
- D. D. C.
Taruffi sempre imbattuto
pagg. 69-70
- DARIO ZANASI
Le prodezze di Nuvoletti
pagg. 71-74
- D. D. C.
Tenni e il record dell'ora
pagg. 75-76
- A. GUARNERI
Si lavora per superare
i 300 orari
pagg. 76-80



Gli antenati della moto.

Straordinario il contrasto fra il vecchio antenato, il triciclo, e la motocicletta moderna, con cui si realizzano delle velocità incredibili, quali i 290 all'ora della N.S.U. (Herz), e i 280 della B.M.W. (Henne) e della Gilerà (Taruffi) nei trionfali tentativi di primato mondiale dal 1937 al 1951.

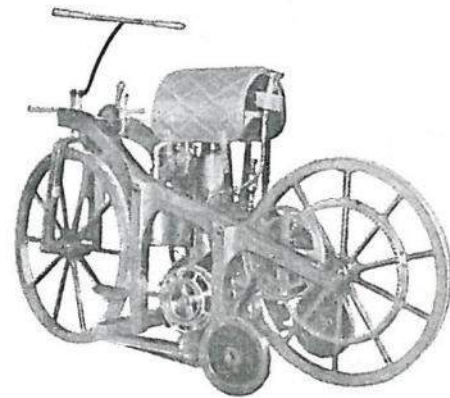
Adesso il triciclo a motore ci è descritto con la degnazione che si concede alle cose morte, ma ai suoi tempi aveva riportato un autentico successo. Con i suoi cento chili di peso trasportava il passeggero a buona andatura e con maggior sicurezza delle automobili dell'epoca. Dei motori antichi aveva tutte le caratteristiche: accensione elettrica, raffreddamento ad aria, volano interno; non costituiva quindi soltanto una novità, ma rispondeva effettivamente alle esigenze del pilota, in quel tempo assai limitate.

L'idea di un motociclo a due ruote, e di una bicicletta a motore, nacque quasi contemporaneamente. Francia, Germania, Italia rivendicano infatti l'invenzione non solo dell'automobile, ma anche della motocicletta; ed effettivamente De Dion, Daimler, Bernardi, tradussero in realtà le loro aspirazioni pressochè nello stesso tempo.

L'argomento, in Italia, non è nuovo e sovente si tentò di richiamare l'attenzione del pubblico su quanto dovrebbe formare oggetto di orgoglio nazionale, e non sempre i risultati furono inadeguati allo scopo. Se si può stabilire che il motore a scoppio è invenzione di Eugenio Barsanti, con la collaborazione di Felice Matteucci, anche il motore a carburante liquido ed a rapida rotazione è di realizzazione italiana.

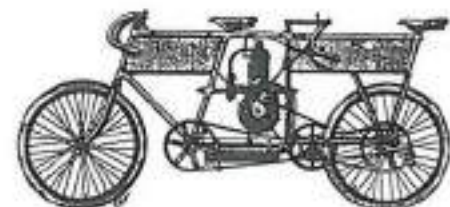
Le versioni sulla priorità dell'invenzione, sono tuttavia discordi e anche la confusione delle date non aiuta troppo a chiarire le idee. Secondo una notevole corrente di studiosi la creazione è del prof. Enrico Bernardi nel 1880, dopo molti tentativi iniziati fin dal 1876. Il motorino, alimentato a benzina, conservato quale prezioso cimelio all'Università di Padova, funzionò perfettamente e venne brevettato nel 1883, perchè il suo inventore volle maggiormente perfezionarlo prima di presentarne una descrizione all'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti.

Effettivamente l'invenzione del prof. Bernardi apparve all'Esposizione di Torino del



Il motociclo costruito da Gottlieb Daimler nel 1885. Funzionava a carburanti liquidi (petrolio, benzina).
(Da "Motor Cycling..").

1884, applicata ad una macchina da cucire; successivamente un altro esemplare della potenza di 1/8 di cavallo venne applicato ad una piccola bicicletta. Il congegno, gioiello di meccanica, nonostante le ridotte dimensioni, era completo in tutte le sue parti: funzionò a lungo e in occasione del primo Congresso Internazionale del motore a scoppio, svoltosi a Padova nel 1927, il figlio dell'inventore rivendicò la priorità dell'invenzione paterna. E' stato poi documentato



Nel primo anno del secolo si tentò di applicare il motore a scoppio al tandem. L'esperimento però non interessò il favore del pubblico e venne presto abbandonato. (Da "La Moto".)

che nel 1894 i motori dello scienziato circolavano nelle provincie di Verona e di Padova, coprendo notevoli distanze e funzionando con sorprendente regolarità. I fautori di De Bernardi sostengono che Gottlieb Daimler, direttore della fabbrica di motori a gas Otto e Lengen, dopo le prime esperienze, ottenne nel 1884 un brevetto in cui indicava la radicale trasformazione del motore a scoppio iniziale, aggiungendovi nel 1885 dei dispositivi che lo resero adatto a impiegare, come carburante, petrolio e benzina anziché gas.

Un primo modello del motore venne applicato nel 1885 ad una bicicletta che raggiunse una velocità di 17 chilometri all'ora.

L'invenzione di Murnigotti.

Ma Giovanni Canestrini, nel 1939, se la memoria non ci tradisce, confutò queste tesi indicando nell'ing. Giuseppe Murnigotti il tecnico che aveva ideato e brevettato la prima motocicletta ed il primo triciclo con motore a scoppio. Questo fin dal 1879, e cioè un anno prima del brevetto dell'inglese Lawson, due anni prima dell'applicazione del

motore al triciclo (non brevettato) del francese Delamarre-Deboutteville, e ben sei anni avanti del brevetto di Daimler che internazionalmente era considerato, unitamente a Benz, il papà della motocicletta e del triciclo.

L'ing. Giovanni Canestrini, dopo ricerche e studi durante i quali fu aiutato dall'A. C. I. ed in modo particolare dal conte Alberto Bonacossa, sostenne brillantemente l'invenzione italiana, adoperandosi con energia per stabilire la posizione dell'ing. Giovanni Murnigotti nella storia delle applicazioni del motore a scoppio ai velocipedi e ai tricicli.

I tedeschi rivendicano a Daimler la priorità dell'applicazione, che in alcune pubblicazioni si fa risalire al 1876 — scrisse il Canestrini — ma la realtà è che il primo brevetto di Daimler porta la data del 21 settembre 1885 ed il numero 171261, e descrive l'applicazione del motore ad un primitivo veicolo in legno, lontanamente somigliante ad un velocipede a quattro ruote. Di un anno posteriore, è il triciclo di Carlo Benz, il quale, sempre secondo la versione tedesca, sarebbe l'inventore dell'automobile.

Per gli austriaci, invece, a Sigfrido Marcus risulterebbe il merito di avere ideato la prima vettura a motore a quattro ruote, fin dal 1875. E del Marcus, al Museo Tecnico di Vienna, è in mostra un veicolo a motore, evidentemente ricostruito, così come è ricostruita la cosiddetta motocicletta di Daimler. Ma per Marcus non esiste alcun brevetto in materia; e può sembrare strano che su 38 brevetti, conseguiti dal costruttore, nessuno si riferisca all'automobile e datino solo dal 1883 quelli riferentisi ad un motore a gas.

Più solide sono le rivendicazioni francesi. Esiste infatti — tra l'altro — anche un brevetto in data 24 gennaio 1860 di Leoir per un veicolo a 4 ruote mosso da un motore, che sarebbe stato costruito nel 1862.

Successivamente si cita l'applicazione di un motore a gas a un triciclo fatto dal costruttore Delamarre-Deboutteville in data 1881, ma il brevetto al nome di questo inventore risale in effetti al 12 febbraio 1894, e si riferisce ad un veicolo a 4 ruote con motore a combustione interna, brevetto inglese sulla possibile applicazione del motore a scoppio al triciclo ed al velocipede, e del 1885 — salvo ogni riserva — quello della cosiddetta motocicletta di Daimler.

Per quel che riguarda l'Italia fino ad oggi — afferma il Canestrini nei suoi scritti — bisognava rimontare nel campo dell'applicazione



1902. Ottanta a 100 all'ora. (Da "La Moto".)

cazione del motore a scoppio nei veicoli alla realizzazione di Bernardi, il quale nel 1893 costruiva un motore ausiliario per bicicletta, brevettato peraltro solo nel 1895, nello stesso anno, cioè, nel quale si ha la notizia del primo brevetto americano per una vettura automobile, rilasciato a Ch. E. Duryea.

Senonché, accintosi ad una serie di ricerche sistematiche — diceva il Canestrini — ebbi la fortuna, scorrendo i brevetti italiani, di rintracciare una documentazione ricca di interesse storico e scientifico.

Nel volume 13° del Registro Generale del Museo Industriale Italiano al N. 10672 esiste la «Descrizione» del trovato che ha per titolo: «Velocipedi con gas», datata da Milano il 24 febbraio 1879 e firmata dall'ing. Giuseppe Murnigotti.

Questa descrizione consta di 12 pagine scritte a mano — nella quale sono di pugno dell'inventore la data e la firma — e di una tavola contenente 18 disegni di assieme e di particolari.

Lo stesso ing. Murnigotti nelle prime righe della sua richiesta di brevetto così si esprime: «La presente invenzione consiste nel mettere in moto un velocipede usando della forza sviluppata dai gas esplosivi, cioè sostituendo la forza di un motore a gas infiammabile a quella che fa il velocipedista».

Successivamente, calcolata la forza sviluppata dal velocipedista — partendo dalla formula di Rankine e di Morin — e supposto che sia sufficiente mezzo cavallo vapore per muovere convenientemente il velocipede, egli calcola che il costo di esercizio di questo veicolo per percorrere 20 chilometri all'ora non sia superiore ad un centesimo di lira

di gas. E così continua: «I motori a gas si possono applicare ai velocipedi a due ruote o più ruote servibili ad una o più persone. Solo converrà variare la capacità del recipiente del gas o la forza di tensione di questo, col variare del numero delle ruote e del carico o del tempo per il quale vuoi che la carica a gas duri».

E passa quindi alla descrizione dei suoi veicoli, uno a due e l'altro a tre ruote.

Nel primo, a due ruote ed a due posti in tandem, il motore è posto tra i sedili e il serbatoio del gas e la manovella motrice è applicata alla ruota anteriore, mentre la ruota posteriore è direttrice a mezzo di un manubrio.

Andavano a idrogeno.

Questo motore Murnigotti, funzionante a idrogeno, o con altro gas infiammabile eventualmente prodotto da un gassogeno, è a due cilindri, aperti alle estremità, a semplice effetto, con stantuffi imperniati sulle bielle, a loro volta agenti sulle due manovelle dell'albero delle ruote.

Il meccanismo della distribuzione, applicato alla testa di ogni cilindro, con un sistema di valvola rotativa, viene descritto, nel brevetto, minutamente dall'autore, così il sistema di accensione che è a fiammella. Il funzionamento del motore è identico a quello di un quattro tempi.

Nella prima fase che il Murnigotti chiama «primo colpo semplice dello stantuffo» avviene l'aspirazione dei due componenti



Un modello ideato da un motore De Murnigotti. (Da "La Moto".)

della miscela a gas ed aria, nel «secondo colpo semplice» avviene la fase di compressione della miscela aspirata, essendo tutti i condotti chiusi; nella terza fase o «terzo colpo semplice» lo stantuffo, iniziando la sua terza corsa di ritorno, aspira, questa volta da un tubicino appositamente aperto, della miscela preventivamente infiammata, la quale produce l'esplosione della carica già contenuta nel cilindro e si ha la corsa attiva del ciclo, il quale si compie con la quarta fase o «quarto colpo semplice», durante il quale lo stantuffo espelle i gas combusti dalla valvola aperta.

Questo motore del Murnigotti non è dunque nel complesso che un motore a quattro tempi, nel quale la fase di scoppio è preceduta da una fase di accensione che

dura poco meno di mezza corsa dello stantuffo.

Ora, all'epoca in cui il nostro inventore ottenne il brevetto, è improbabile che fosse a conoscenza del brevetto di Beau de Rochas, il quale, benchè dati dal 1862, venne pubblicato — come è noto — soltanto nel 1884.

Anche se Giuseppe Murnigotti era a conoscenza dei lavori di Otto, che aveva realizzato nel 1878 — e cioè pochi mesi prima che egli richiedesse il suo brevetto — il suo primo motore a quattro tempi, è indubbiamente grandissimo merito quello di aver concepito un motore a quattro tempi di piccole dimensioni applicabile ai veicoli leggeri, in un tempo nel quale — conclude il Canestrini — i motori del genere erano grosse e ingombranti macchine.

La prima vera motocicletta.

Ma anche i francesi — come abbiamo scritto — non stanno indietro nelle rivendicazioni e, secondo loro, l'inventore del triciclo a motore sarebbe De Dion, col primo modello del motore a benzina, nel 1894; invenzione che praticamente venne riconosciuta nel 1896.

In quegli anni vi furono altri tentativi spesso originali, ma votati all'insuccesso.

C'è ancora chi ricorda la «Wollmueller» col suo motore orizzontale che attaccava in presa diretta una piccola ruota posteriore. Una molla di gomma aiutava il motore ad ottenere il tempo di compressione, ma la macchina, pur funzionando, rivelava irregolarità e ruidosità.

La «Millet» esposta nel 1894 a Parigi era più originale: un motore a forma di stella era situato nella ruota posteriore e nascondeva i raggi. Ma era la moda del triciclo che a quel tempo s'imponeva, del triciclo che aveva difetti di funzionamento e di stabilità.

Il regno del triciclo durò un quinquennio. I Saloni d'esposizione dal 1895 al 1900 dimostrarono dei notevoli perfezionamenti nelle macchine: aumento di velocità ciclica, raffreddamento ad acqua (sia limitato alla culata, sia esteso al motore) e, malgrado una accensione capricciosa e una comodità relativa, intorno al 1900 si giunse a uno strumento per il turismo, sicuro.

Bisogna convenire che il triciclo, coi motori De Dion, di 2 HP. e un quarto, ha aperto la strada alla motocicletta.

La necessità di dare un compagno al triciclo si fece presto sentire e la prima soluzione fu la vetturina rimorchio dove il passeggero era esposto alla polvere, al fango, alle esalazioni dello scappamento. Si trovò allora l'avantreno. Il triciclo si cambiò in quadriciclo ma la trasformazione segnò la sua morte.

La cilindrata di questi motori, di 350 cc., non dava una sufficiente potenza per rimorchiare, sia pure con graduali cambiamenti di velocità, il pesante carico costituito dal veicolo. Malgrado la buona prova dei tricicli di 9 Cv. nella Parigi-Vienna e, in altre gare di velocità, di tricicli muniti di due cilindri accoppiati di 20 Cv., era evidente che si batteva una falsa strada, per cui gli studiosi non trascuravano la bicicletta a motore.

Abbiamo segnalato la «Wollmueller» la cui linea ricorda la motocicletta inglese «Scott» nella versione nota fino a pochi anni or sono. Essa aveva due cilindri e il raffreddamento ad acqua. La «Millet» raggiungeva i 50 orari e la sua accensione avveniva elettricamente. Ma queste motociclette a due ruote, coi loro motori «De Dion», furono utilizzate soltanto nei velodromi perché il loro peso era tale da ostacolare seriamente la possibilità di circolare sulle strade

Appare la «Werner».

Fu un sarto austriaco, Werner, che trovandosi a Parigi, preso dalla passione per la meccanica, inventò la prima vera motocicletta. La «Werner» apparve nel 1899, dotata di un minuscolo motore della potenza di 3/4 di Cv. applicato sulla forcella anteriore.

Il carburatore era del tipo «Barbotage» e l'accensione era ottenuta a mezzo di un tubetto di platino. Una correggia rotonda serviva per la trasmissione. Dopo i primi favorevoli esperimenti, la potenza del motore venne portata a 1 Cv. e 3/4, con l'accensione elettrica. Ma la trovata geniale di Werner, che morì giovanissimo, forse per il dispiacere di aver visto fallire la Casa che aveva fondato ottenendo un iniziale successo, fu un'altra.

Mentre i costruttori dell'epoca ricorrevano per i loro telai a quelli delle biciclette, applicandovi semplicemente il motore, Werner costruì addirittura il telaio adatto alla

velocità e alla potenza del motore, trovando la formula ideale per favorire l'avvento industriale della motocicletta.

Fu il colpo di grazia per il triciclo, e tutte le grandi marche di cicli si misero a costruire motociclette, talune specializzandosi in questo ramo come la «René Gillet».

Ebbe allora inizio una serie di grandi competizioni. La tecnica aveva già realizzato la valvola di ammissione comandata, il magnete, la forcella elastica; Cissac, con una grossa macchina, raggiunse i 144 all'ora; Giappone percorse 164 chilometri in un'ora. Nel 1904, a Parigi al «Parco dei Principi», vennero organizzate delle gare per macchine da 250 cc., che raggiunsero i 70 chilometri.

Nel 1905 i motocicli della cilindrata di circa 350 cc. arrivavano già ai 90 chilometri orari.



Dopo la guerra del 1913-18 sempre più numerose le folle si stringevano attorno ai campionati della moto.

Le motociclette della scuola francese.

La motocicletta, tuttavia, subì una profonda crisi; probabilmente perchè la potenza del motore non era proporzionata alle possibilità del cambio di velocità. Nel 1909 una macchina munita di cambio era un sogno e ancora oggi, una motocicletta di quell'epoca, con l'applicazione dei rapporti di velocità, potrebbe ottimamente figurare in circolazione. Ma la realizzazione, se fu studiata, presentava delle notevoli difficoltà finanziarie.

La necessità di un mezzo di trasporto rapido, a buon mercato, risollevò dalla crisi la motocicletta e al Salone di Parigi del

temente la potenza del motore e si videro in circolazione delle macchine realmente pratiche, dai motori elastici, della cilindrata di 250 e di 400 cc. immesse nel mercato da «Alcyon», «Peugeot», «Magnat Debon», «Terrot» che si possono definire le motociclette della scuola francese. Anche la belga «F.N.» quattro cilindri è di quei tempi e così la bicilindrica «Rochet» con la trasmissione a catena e i due cilindri in linea.

Le macchine si perfezionavano, i motori erano in progresso, ma il problema del cambio era sempre lasciato insoluto, pur dovendosi citare i tentativi di Hérlé-Bruneau e di Viratelle.

Bisogna attendere il 1912 per vedere le «Clement», le «Gladiator», le «Motosacche» col cambio di velocità.

Finalmente l'innovazione si diffonde e nel 1913-'14 le motociclette «René Gillet», le pachidermiche «Indian» americane, e le inglesi «B.S.A.» circolavano, tutte munite dell'indispensabile cambio, con la certezza di una marcia sicura.

I motocarrozzini stavano diffondendosi quando scoppiò la prima guerra mondiale nel 1914. Questa non fu dannosa allo sviluppo della motocicletta, al contrario le giovò immensamente; i servizi della moto e del sidecar furono ottimi, l'una e l'altro impiegati sui terreni inaccessibili alle automobili.

Terminata la guerra, la motocicletta ebbe un immediato, enorme successo sia dal punto di vista tecnico, sia dal punto di vista commerciale.

Chi appena poteva, acquistava una macchina: il Salone di Parigi del 1919 fu probabilmente il più interessante della evoluzione motociclistica. L'Inghilterra, che aveva studiato fino alla massima perfezione il popolare mezzo di trasporto, conquistò un grande prestigio e «Triumph», «B.S.A.», «Norton», «Rudge», «A.J.S.», «Douglas», «P.M. Panther», «Sunbeam», «Excelsior», «New Hudson», ecc. ecc. invasero il continente europeo con macchine costruite secondo nuove concezioni, derivate dalla pratica, perfezionatissime, anche se non eccessivamente complete nell'estetica.

Primi passi e affermazioni della moto italiana.

Agli intenditori non sfuggì che l'esperienza della tecnica aviatoria aveva enormemente servito ai progettisti dei motori da motocicletta.

Nel 1920 s'inizia l'ascesa dell'industria italiana e la nostra espansione commerciale è in relazione diretta con le affermazioni sportive. Già un sintomo delle grandi possibilità motociclistiche nazionali si era avuto nelle competizioni anteguerra e la prima Milano-Napoli, disputata nel 1910 su strade impossibili e con macchine non sufficientemente attrezzate, aveva visto comunque una trionfale affermazione della due tempi «Garelli» di 350 cc.

Questa grande marca, alla quale dobbiamo le prime vittorie nelle competizioni estere, affiancandosi a «Bianchi», «Borgo», «Frema», «Della Ferrera», e successivamente a «Galloni», «Gilera», «Guzzi», dette un magnifico impulso alla propaganda motociclistica del nostro Paese.

Poi sempre più numerose si contarono le macchine italiane — la maggior parte orientate alla costruzione delle biciclette a motore — ed ebbe inizio il periodo splendente della «Moto Guzzi» e della «Bianchi», nel campo della velocità pura e della «Moto Gilera» nelle grandi prove nazionali ed in-

ternazionali di regolarità, durata, resistenza. La «Guzzi» 500 monocilindrica con cilindro orizzontale (il primo vero audace esperimento tecnico del genere) conquista nel dopoguerra il suo primo Campionato Europeo a Monza con Mentasti, dopo che la «Garelli» di 350 cc. due tempi, con cilindro sdoppiato, aveva vittoriosamente affermato con Gnesa le grandi possibilità della nostra industria.

La «Bianchi» 350 diventa imbattibile con Nuvolari, Varzi, Amilcare Moretti, Saetti, Carlo e Miro Maffei, Zanchetta e ottime prove compie anche nelle gare di turismo e di regolarità, quali le «Sei giorni» e le «24 ore», mentre nel campo industriale, fra le marche italiane, si va operando una graduale selezione, tanto che sopravvivono solamente le fabbriche che possono opporsi alla concorrenza delle case estere con le innovazioni tecniche, col prezzo d'acquisto, con l'utilità e il «comfort».

Nel 1925, tuttavia, un'altra grande marca entra in linea: la Benelli che, coi modelli di piccola e media cilindrata, ottiene una immediata notorietà. Poco dopo l'industria italiana dovrà ancora maggiormente impegnarsi, sul terreno economico, per contenere l'azione delle fabbriche d'oltr'Alpe, ma nel



1923 - Jader e Luigi Buggeri con Edoardo Belli.

1906 la bicicletta a motore «Hérlé-Bruneau», del peso di 24 chili, dal motore di 45 mm. di alesaggio, che dava un regime di rotazione di 3 mila giri, suscitò enorme interesse.

La «Motosacche» prese piede appunto in quell'anno. Subito dopo, la maggior parte delle fabbriche costruttrici aumentò pruden-



Palazzo, sani e buchi non intollerano sacrifici e pubblico. Buggeri su Indian 1000 cc. al Circuito di Belluno.



1920 - Vento - Maffei in una gara in pista.

quadrante sportivo, facendosi largo con autorità, vince clamorosamente due «Sei giorni motociclistiche internazionali» (Grenoble e Merano) con le Gilera 500 valvole laterali affidate dalla marca di Arcore a Luigi Gilera (side), Grana e Miro Maffei; s'impone irresistibilmente e ripetutamente nel Tourist Trophy, la massima competizione mondiale, nelle cilindrate 500 e 250 dove nel 1937 rifugge Tenni; conquista allori in Germania, Spagna, Polonia, Svizzera e Francia; piega sull'autodromo di Monza, le squadre inglesi e tedesche; nel 1939 rinvince nella classe 250 al Tourist Trophy con la Benelli; s'impossa finalmente, dopo due lunghi anni di

battaglia coi germanici, del Campionato europeo, grazie alla quattro cilindri Gilera 500 compressore attraverso le trionfali affermazioni di Serafini riportate in Svezia, Germania e Irlanda, dopo aver riaffermato in Patria, con le due cilindri Guzzi 500 cc. di Tenni, Sandri, Bandini; le 250 Benelli di Alberti, Rosserti, Soprani e Martelli, le quattro cilindri Gilera 500 compressore di Aldighetti, la propria imbattibilità.

Ed è in questo periodo luminoso, che nelle tabelle dei record mondiali figurano i nomi di Tenni col record dell'ora della classe 250 (Guzzi compressore), di Taruffi col record dell'ora della classe 500 (Gilera quattro-

cilindri 500 compressore) alle rispettive medie di Km. 180 e di Km. 205 all'ora, mentre con la stessa macchina Taruffi può sfiorare sulle distanze con partenza lanciata i 280 Km. orari di velocità.

Ma altri risultati del genere hanno imposto il valore dei corridori e dell'industria d'Italia nel mondo.

Ricordiamo il Km. lanciato di Raffaele Alberti, su «Guzzi» 250 compressore a 213 all'ora; le medie di Bottigelli sul Km. lanciato a 128,571 orari con l'«Alpino» 75; i record delle 12 ore di Ruffo, Guido Leoni e Raffaele Alberti col «Guzzino» a

103 di velocità, i 34 record mondiali della classe 50 stabiliti dalla motoleggerissima «Ducati» di 48 cc. la quale realizzando sulla distanza delle 48 ore la media di oltre 63 Km. orari — dopo le medie ancora più alte con la quale ha varcato le 12 e le 24 ore, i 1000, 2000 e 3000 Km. — ha dimostrato una efficienza funzionale veramente sbalorditiva superando gli 81 orari sul Km. lanciato.

Ma la più efficace dimostrazione dell'importanza che ha l'Italia nel campo motociclistico mondiale ci viene offerta dalla storia delle principali competizioni sportive,

Diario delle competizioni.

1921 Nei primi anni del '900 le gare motociclistiche andarono intensificandosi in Italia e con risultati tecnici sempre più promettenti proseguirono fino allo scoppio della guerra per riprendere poi nel 1919. Dal 1921 una marca nuova, la Garelli, della cilindrata di 350 cc., a cilindri verticali affiancati, considerata una creazione arditissima e moderna, si era aggiunta alle poche marche italiane che come Borgo, Bianchi e Frera avevano reso dei grandi servizi durante la guerra.

Nelle gare del 1921, quali la Genova-Trieste-Trento di km. 1300, la Susa Moncenisio, il Raid Nord-Sud di km. 850, la Torino-Salò di km. 560, la Moto Garelli ebbe molto successo che fu poi ribadito nel circuito di Cremona del 1922. Ma la prima gara internazionale gli italiani la disputarono nella svizzera Lugano-Monte Bré che segnò un trionfo per la Frera, nella classe 350 con Acerboni e nella classe 500 con Bernasconi.

1922 La grande vittoria internazionale, veramente la prima grande vittoria assicurata alla industria nazionale, fu quella conquistata nel 1922 nel G. P. di Francia disputato a Lione dove Erminio Visioli, Ernesto Gnesa e Ottorino Dall'Oglio si classificarono nell'ordine, nella classe 350, alla media di oltre km. 91 battendo il campione di Francia Meunier su Alcyon e gli specialisti della Terrot.

Nello stesso anno la Garelli si affermava splendidamente a Monza, nella prima edi-

zione del G. P. delle Nazioni, ed infatti Gnesa, sulla distanza di km. 400, batteva con la sua due tempi di 350 cc. Fieschi su Douglas 500 realizzando la media di oltre 101 all'ora. Su 40 concorrenti soltanto 10 terminarono la dura prova. Al terzo posto si piazzava Morabito (Sunbeam), e ai seguenti Maffei (Maffei), Fergnani (Garelli), Vidal (Sarolen), Marazzani (Guzzi), ecc.

1923 Nel 1923 Manetti vinceva il G.P. di Lione mentre nel G.P. Svizzero i campioni della Garelli, Mariani e Gnesa, davano scacco matto nella classe 350 ai corridori di Alcyon, A.J.S. e Condor.

Mariani vinceva anche il G. P. di Spagna mentre nel Tourist Trophy Austriaco la Garelli 350 conquistava la vittoria assoluta con Kodice seguito da Mariani. Nel G. P. di Germania nuova vittoria di Mariani che si piazza inoltre terzo assoluto.

Nella Lugano-Monte Bré nella classe 750 cc. successo di una nuova marca italiana: la Galloni guidata da Vanoni.

Grande attesa per il G. P. delle Nazioni del 1923 ma stavolta venne vinta da Gillard su Peugeot 500 davanti a Self su Norton. Pietro Gheri con la Guzzi, un'altra nuova macchina italiana, che aveva suscitato molto interesse, dal motore monocilindrico orizzontale, si classificava al quarto posto. Nella classe 350 il successo era ancora di Gnesa che guidava però una macchina inglese A.J.S.

La squadra della Garelli con Manetti, Maffei e Fergnani si classificò al quarto,



L'arrivo vittorioso di Marcell in una gara (a destra).

quinto e sesto posto. L'annata era chiusa dalla Moto Garelli con una splendida dimostrazione tecnica: ben 77 record del mondo, la due tempi di Sesto S. Giovanni, con macchina sciolta e motocarrozzino, strappò in grande parte all'industria inglese grazie al concorso dei corridori Gnesa, Fergnani, Manetti, Sbaiz e Fontana.

1924 Nel 1924 la Garelli vinceva il G.P. di Catalogna con Mariani; nella classe 500 il successo fu di Achille Varzi su Norton. Nel G. P. Svizzero il lodigiese Arcangeli si piazzò al secondo posto su Moto-sacche nella classe 500. Poi Achille Varzi tentò la grande avventura del Tourist Trophy alla guida di una Dot. L'italiano, passato dal 52° al 12° posto della classe 350, era in piena azione quando si trovò improvvisamente di fronte a un corridore caduto. Per non investirlo, Varzi si gettò risolutamente contro un muretto fracassando la macchina e uscendo miracolosamente illeso dall'incidente. Per tale atto gli organizzatori

assegnarono all'italiano il «Trofeo Nisbet» con una superba motivazione per il coraggio civile dimostrato.

Nella Lugano-Monte Brè di quell'anno, solita vittoria italiana con Mentasti su Guzzi nella classe 500, Self su Norton nella 750 cc., E. Visioli su Harley Davidson nella 1.000 cc., Mussi e Torricelli nelle categorie juniores.

La conquista del primo Campionato europeo risale al 1924. La gara si svolse sull'autodromo di Monza e Guido Mentasti, sulla nuova 500 cc. Guzzi, dopo una fiera lotta con Nuvolari su Norton vinse la prova alla media di km. 130 compiendo il giro più veloce a km. 136. Al secondo posto si classificava Visioli su Guzzi precedendo Pean su Peugeot.

Nella classe 350 Mariani, dopo essere caduto all'inizio, si portò all'inseguimento e la sua Garelli guadagnò ben presto quasi tutto il tempo perduto. La prova della classe 350 cc. fu appannaggio dell'inglese Simpson su A.J.S.

La Guzzi vinceva il G. P. di Germania con Pietro Ghersi che batteva i corridori della B.M.W. Reich e Hogl. Al primo posto della classe 350 terminava Verrua su Maffei.

1925 Nel 1925 la prima vittoria italiana della stagione in campo internazionale, veniva conquistata dalla Frera con Manetti e Mayer che si classificavano rispettivamente al primo posto della classe 350 e 500 a Lione.

Nel G. P. di Copenaghen su pista Gino Zanchetta su Guzzi 500 e Vertua su Douglas 750 si aggiudicavano un franco successo che si ripeteva in altre gare danesi disputate su pista.

Notevolissima impresa fu quella di Isacco Mariani nel G.P. Tedesco dell'Eifel ove si classificò secondo su Guzzi nella classe 500. Nella 350 cc. successo di Pietro Ghersi su Sunbeam davanti al fratello Mario su Frera. Nella stessa giornata, sullo stesso per-

corso, si svolse un incontro a squadre italo-tedesco che Pietro e Mario Ghersi, Mariani, Domenico e Oreste Malvisi vinsero con punti 858 contro 405.

Achille Varzi, nel 1925, ritornava al Tourist Trophy Inglese classificandosi ottavo su Sunbeam.

Nel G. P. di Hannover primo Vertua su Douglas; nel G. P. in salita del Klausen primo Riva su Sunbeam.

Nel G. P. della Federazione Internazionale Club Motociclistici del 1925 svoltosi a Monza, il binomio Nuvolari-Bianchi, in quell'epoca in grande fama, brillò vivissimamente. La classica 350 cc. italiana si aggiudicò la vittoria assoluta mentre le macchine, nella classe superiore, furono stroncate quasi tutte dalla durezza dello sforzo. Nella classe 500 l'inglese Hoag e Ragg su A.J.S., Pietro Ghersi, Primi, Casali, su Guzzi, Dixon su Douglas, Ruggeri su Saurole si dettero battaglia senza risparmio. Pietro Ghersi rea-



Giuseppe Bondel agli inizi della carriera.



Ritiro di un indimenticabile campione scomparso:
Totino Bosch.

G. P. Automobilistico si era dolorosamente ferito in seguito a un incidente, volle egualmente prendere la partenza nella prova motociclista. Malgrado ne fosse dissuaso, l'asso disputò quindi il classico Gran Premio ed ebbe in Handley su Rex Acme, Simpson su A.J.S., Longmann su A.J.S., Angelo Varzi su Sunbeam degli avversari durissimi.

Con un'azione superba Nuvolari, dopo molte vicende, riuscì a sgominare tutti. Al ritiro di Simpson seguì anche quello di Handley; la pioggia era intervenuta a rendere più aspra la gara. Si classificarono dopo Nuvolari su Bianchi i corridori Maffei, Self e Angelo Varzi. Nella classe 250 la vittoria fu di Porter su New Gerrard, nella 175 di Vaga su Maffei-Blackburne e nella cilindrata di 125 cc. di Cavedagna su G. D.

La stagione si chiudeva con la conquista dei primati mondiali della Moto Garelli sulla distanza dei 300 e dei 400 chilometri, e delle tre ore per la classe 350.

1926 Il 1926 s'iniziò con una splendida vittoria della Galloni nel Tourist Trophy Austriaco, dove Nino Bianchi con la 250 italiana stabilì la media generale più alta conquistando il primato assoluto a circa 100 all'ora.

Nella classe 350 vinse Meier su Frera e nella 500 l'austriaco Chumobirne.

Ma l'annata resterà memorabile per la prima spedizione, in grande stile, dell'industria italiana al Tourist Trophy inglese, nell'Isola di Man. Alla classica gara mondiale intervennero la Bianchi con le 350 affidate a Mario Ghersi, Arcangeli e Maffei; la Garelli con una 350 guidata da Visioli; la Guzzi per le gare delle classi 250 e 500, pilota Pietro Ghersi.

Visioli si ritirò, la gara della classe 350 fu vinta da Alec Bennet su Velocette, gli italiani si classificarono al quattordicesimo e al ventesimo posto. Ma la grande sorpresa provenne da Pietro Ghersi, nella corsa della classe 250, con 21 partenti. La distanza da compiere, sei giri per km. 425, eliminò 11 concorrenti. Pietro Ghersi dominò Handley su Rex Acme per i primi tre giri; poi rispose da par suo all'attacco di Jhoston su Cotton. La lotta fu incertissima, con prevalenza alternata; infine dopo un ultimo drammatico giro Jhoston riuscì ad avere la meglio per 20". Terzo si classificò Morgan seguito da Col-

gan, ecc. Ghersi stabilì il giro più veloce alla media di km. 105,790.

Nella prova delle 500 cc., vinta da Woods, e dove Achille Varzi si classificò ottavo, Pietro Ghersi si ritirò al primo giro per guasto ai freni.

L'annata si concludeva con la vittoria assoluta di Acerboni nel circuito stradale del Ticino con la Frera 500, con quella di Valli nella classe 250 su Galloni e con l'intervento della marca G. D. al G. P. di Germania nelle quali Sandri e Drusiani si piazzarono fra i primi dopo la caduta di Castellani all'inizio.

Il G. P. delle Nazioni del 1926 a Monza vide riprendere il duello italo-inglese nelle classi 250, 350 e 500 cc. Terminata con la vittoria di Zacchetti su Miller, dopo un breve duello con Jhoston su Rex Acme, la gara della classe 125 (con ai posti d'onore Manetti su Ancora e Baschieri su G.D.) la prova delle 250 venne dominata dai corridori della Guzzi: Prini, Pietro Ghersi e Saetti che regolarono tutti gli stranieri compreso Porter su New Gerrard.

Nella classe 350 cc. la Bianchi allineava Nuvolari, Mazio Ghersi, Maffei e Kodric; la Garelli i campioni Visioli e Galli; la Frera i notissimi Self, Colombo, Marchi e Roccatani; Porter guidava una New Gerrard, Longmann l'A.J.S. e Jhoston la Rex Acme. Nuvolari sostenne una dura battaglia iniziale con Jhoston che si ritirò al sedicesimo giro; poi l'italiano fu attaccato da Longman ma Nuvolari tagliò primo il traguardo davanti al rivale.

Nella cilindrata di 500 cc. Pietro Ghersi, Arcangeli, Ruggeri correvano con la Guzzi; Bandini e Houg con l'A.I.S.; Ashby con la P. M.; Bennet, Marchi, Craig con la Norton; Varzi con la Sunbeam. Dopo un violento assaggio tra Ghersi, che era in testa e cadde, e Bennet (seguiti da Bandini e Hough) si svolse un indimenticabile duello tra Varzi e Arcangeli. La lotta fu incertissima, emozionante, densa anche di colpi di scena e infine vinse Varzi davanti al forlivese. Selezione durissima. Il terzo posto fu conquistato da Revelli. Il giro più veloce restò a Pietro Ghersi.

Continuava frattanto la caccia ai records. La Guzzi con Ghersi P., Casali, Corti, Arcangeli, Saetti e Prini batteva 75 primati per le cilindrature da 250 a 1.000 cc. mentre la Garelli se ne aggiudicava ben 138 di media



Lorenzetti col mensile «Horizon» (Agosto).

e lunga durata con Fieschi, Shaiz, Acerboni, Manetti, Galli e Self.

1927 Il 1927 s'inaugura, internazionalmente con una affermazione della Frera nel Campionato della Bassa Austria guidata da F. J. Mayer nella classe 500.

Con un'altra macchina, della stessa cilindrata, Langhsvert s'impose nella «Due Giorni» del Touring Club Austriaco.

Gli italiani miravano ancora una volta alla grande corsa del Tourist Trophy Inglese. La Moto Guzzi, assente Pietro Ghersi rimasto seriamente ferito alle gambe nel circuito del Savio (Ravenna), inviò a Man Achille Varzi, Arcangeli, Prini e Mario Ghersi. Nel primo giro della gara delle 250 cc. Handley su Rex Acme e Bennett su O. K. Supreme tennero in scacco Arcangeli e Varzi che lamentava la perdita del tappo dell'olio. Nel secondo giro Arcangeli passava al secondo posto ma al passaggio successivo le posizioni si ristabilivano come nel giro iniziale; Varzi però cedeva il quarto posto ad Ashby poi si ritirava. Bennett attaccava furiosamente Handley e Arcangeli al quinto giro migliorava la sua posizione per il ritiro di Bennett. La classifica non subiva più mutamenti. Terzo si piazzava Ashby, quarto Crabtree; seguiva-

no altri dodici concorrenti. Il giro più veloce era di Handley che con partenza da fermo aveva migliorato il record di Pietro Ghersi del 1926.

Nella classe 500, ritiratosi Varzi, il romano Arcangeli lottò con grande coraggio. Vinse Alec Bennett su Norton davanti a Guthrie su New Hudson.

Nella Lugano-Monte Brè vennero i successi dei dilettanti Crippa su Guzzi 250, Santovito su Frera 500; Bavassano si piazzava secondo su Maffei 175 mentre nella categoria esperti Vicari su Guzzi vinceva la gara dei motocarrozzini.

Nel G. P. Svizzero l'italiano Lasagni, su Guzzi, vinceva la prova della classe 250 battendo il vincitore di T. T. Inglese, Crabtree su Crabtree Special, e i corridori della Terrot e della Royal Enfield.

Nella classe 350, vinta da Simpson su A. J. S., Nuvolari su Bianchi giunse terzo mentre nelle 500 cc. Stanley Woods trionfava con la Norton.

Un'altra bella edizione del G. P. delle Nazioni si svolse a Monza. Prini e Lasagni, senza avversari dopo il ritiro di Pietro Ghersi, vinsero con la Guzzi nella 250 cc.; nella classe 350 contro Nuvolari e Amilcare Moretti si schierarono numerosi e valorosi campioni italiani ed esteri tra cui Simpson e Bandini su



Umberto Benelli in piena velocità su curva.

A. J. S. e Franconi su Sunbeam. L'inglese sparì subito dalla gara e mentre la selezione infuriava Franconi batteggiava ardentemente con la coppia della Bianchi. Ma neppure lo svizzero riuscì ad evitare la selezione e Nuvolari e Moretti tagliarono vincitori e acclamati il traguardo.

Nella classe 500 facile vittoria di Arcangeli su Sunbeam dopo alcuni violenti attacchi di Fieschi e Self su Guzzi. Varzi, in cattive condizioni fisiche, non poté reagire all'azione di Arcangeli. Nella classe 125 la vittoria venne realizzata da Morini su M. M. battendo Sandri su G.D.

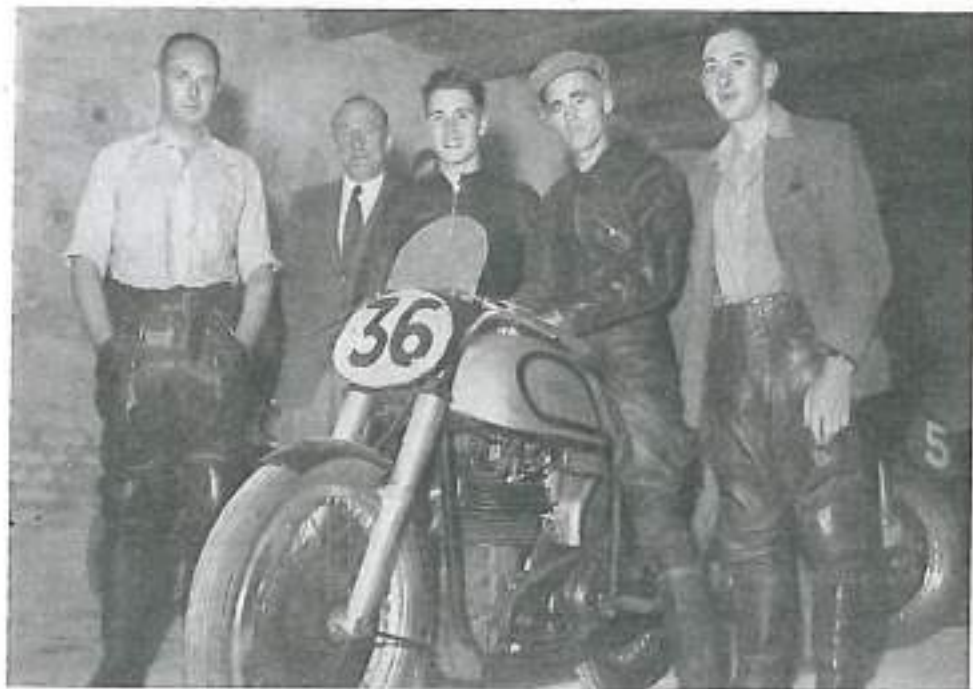
Tosino Benelli si affermò con la macchina omonima nella classe 175 dopo aver duramente lottato con Vitale su Ladetto Blatto che fu poi costretto al ritiro. Manetti e Alberti su Ancora si classificavano ai posti di onore.

1928 Nel 1928 l'attività delle fabbriche italiane si riduce al minimo. Arcangeli corre nel T. T. Inglese ma con una macchina non italiana e Pietro Ghersi, nel circuito di Germania, sul terreno del Nurburg Ring, vince la prova della classe 350 battendo il campionissimo Guthrie. L'italiano però è alla guida di una Norton, non già di una macchina italiana.

Una bella vittoria premiò invece l'industria italiana nel G. P. d'Europa disputato a Ginevra. Panella, con la Ladetto Blatto 175, batteva Brusi su Benelli (di una decina di secondi) che a sua volta precedeva il francese Sourdot su Monnet Goyon e il tedesco Geiss su D. K. W. Un'altra vittoria italiana sembrava già scontata nella classe 250 dove numerosi erano i corridori italiani e stranieri con la Moto Guzzi ma Ashby s'impose con una O. K. Supreme.

Nella 125 Tenni su G. D. in seguito a banale incidente, e ad una sciocca imposizione di un commissario di gara, dovette cedere la vittoria a Lehman su Moser mentre le cilindrate di 350 e di 500 videro un doppietto del famoso inglese Handley con la svizzera Motosacoche.

Il VII° G. P. delle Nazioni, svoltosi a Monza, venne vinto da Tazio Nuvolari su Bianchi 350 ma la gara fu monotona in tutte le cilindrate. Nuvolari e Amilcare Moretti tagliarono il traguardo seguiti da Longmann su Velocette. Nella classe 500 c'era un duello in vista tra Arcangeli su Guzzi e Varzi r



L'equipe della Norton - Da sinistra: Lockett, il tecnico Joe Gray, Duke, l'australiano Hinton e Dale.

Franconi su Sunbeam. Ma Franconi venne subito ritardato da una caduta, Varzi perdetto due minuti a un rifornimento e Arcangeli sembrava ormai in possesso della vittoria quando cadde all'uscita di una curva. Franconi portò allora vittoriosamente a termine la gara seguito da Klein su D. K. W. e da Rosolino Grana su Gilera.

Nella 250 cc. il successo era di Mario Ghersi in grande giornata seguito da Nazario e da Geissler. Longmann terminò settimo con la O. K. Supreme che aveva battuto gli italiani a Ginevra.

Nella classe 175 netta affermazione di Geiss su D. K. W. davanti a Balagna con una Ladetto Blatto, Lanza, Benelli, ecc.

Dal Monte su M. M. vinceva la gara delle 125 battendo Baschieri su G. D., Tigli, Dal Prato, ecc.

Il 1928 si concludeva per l'industria italiana con un riuscito tentativo di primato della Miller 175 che batteva sei record mondiali e due nazionali.

1929 Pietro Ghersi tentò l'avventura del Tourist Trophy anche nel 1929 e dopo una battaglia accanitissima coi migliori corridori inglesi della classe 250 all'inizio dell'ultimo giro si trovava nettamente in testa. Poi la sfortuna lo inchiodò nuovamente alla croce. La vittoria fu di Crabtree su Excelsior seguito da Twemlow su Dot e da Longmann su O. K. Supreme. Pietro Ghersi stabilì il giro più veloce.

Nel G. P. di Francia il genovese, alla guida di una Norton 350, terminò secondo nella scia del vincitore Hicks su Velocette. Nella classe 500 vinceva Dodson su Sunbeam.

In sordina fu disputato ancora una volta il G. P. delle Nazioni a Monza dove la gara venne terminata dal solo Varzi su Sunbeam. Pietro Ghersi eguagliò il giro più veloce del vincitore ma poi la sua Motosacoche riportò un'avarìa. Nella classe 350 successo di Amilcare Moretti su Bianchi dopo il ritiro di Nuvolari.

Non più bella la prova delle 250 vittor

riosa per Truzzi, caduto Prini. Nella 175 dopo che Brusi, Fumagalli, Benelli e Geiss avevano tenuto il comando vinceva Baschieri su Benelli. La gara delle 125 venne vinta da Landi su M.M.

Nel G. P. d'Europa, disputato a Barcellona, Percy Hunt su Norton vinse la prova che vide distinguersi anche Broggi e Macchi su Frera. Nella classe 250 Mario Ghersi lottò a lungo con Handley e con Longmann su O. K. Supreme che vinse la corsa. Nella 175 cc. Brusi dopo aver dato l'impressione di poter primeggiare venne battuto da Klein su D. K. W. Terzo si piazzava Sourdout su Monet Goyon e quarto Baschieri su Benelli.

1930 Pietro Ghersi non rimase insensibile al fascino del T. T. inglese neppure nel 1930 ma la sfortuna gli fu ancora nemica: durante la prova delle 250 cc. cadde, si ferì, si ritirò e la gara venne vinta da Guthrie su A.J.S..

Nella classe 350 s'imponavano Tyrel, Smith su Rudge e Handley pure su Rudge, mentre Varzi su Sunbeam forniva una prova non convincente.

Gli italiani ritornarono in linea nel G. P. Svizzero disputato a Ginevra e il nipote dell'asso dell'automobilismo Nazzaro, anche lui di nome Biagio, vinceva nella classe 250 su Guzzi davanti allo svizzero Cordey su Condor dopo una lotta assai dura. Numerosi e notissimi corridori furono nettamente distanziati dal giovane torinese.

Magnifica la vittoria di Raffaele Alberti su Ancora nella classe 175 che precedeva Bourquin su Allegro; nella 350 lo svizzero Haenni su Condor approfittò di un incidente di Mario Ghersi per affermarsi mentre Fieschi e Moretti furono costretti al ritiro.

Nella classe 500 la vittoria di Cavalleri su Rudge sembrava ormai sicura quando per un guasto dovette rinunciare al successo a favore di Gogolz su Sunbeam.

Dal G. P. svizzero le competizioni internazionali del 1930 si spostarono all'Autodromo di Monza per il G. P. delle Nazioni. Nella classe 175 successo di Tonino Benelli su Benelli seguito da Fumagalli su Miller, Miele su Benelli e Panzeri su D. K. W.

Nella classe 250 Truzzi su Guzzi conquistava la sua seconda vittoria monzese evitando ai rifornimenti di fare il pieno di benzina che aveva seco in una borraccia giusta calcolata per arrivare alla fine della

gara. Nazzaro, l'inglese Mellors su New Imperial, Prini, Brusi e Panella che si erano sempre mantenuti in gruppo compatto un bel momento dovettero rifornirsi e Truzzi riuscì a concludere nel modo migliore la beffa.

Panella si piazzava secondo e Brusi terzo regolando in volata Mellors.

Nella classe 350 gli inglesi si presentavano assai forti; per colmo di disgrazia Nuvolari cadde all'inizio della prova e allora Sandri su A. J. S. balzò in testa stabilendo anche il giro più veloce, vanamente inseguito da Fieschi e da Barsanti. Sandri dovette poi cedere alla sfortuna e Fieschi all'attacco di Barsanti che guidava una Moto-sacoche.

Nella classe 500 Bandini su Rudge e Bullus su N. S. U. si dettero battaglia a fondo distaccando Taruffi su Norton, Bortolotti e Varzi su Sunbeam. Il romagnolo accusò un guasto al magnete e il tedesco Bullus vinse davanti a Taruffi mentre Bandini dovette accontentarsi del settimo posto.

La Miller chiudeva la stagione battendo a Monza i primati mondiali della classe 175 dei 50 km. e delle 50 miglia con Carlo Fumagalli che li strappò alla macchina inglese Excelsior-Jap.

1931 Il 1931 s'iniziava internazionalmente col G. P. delle Nazioni a Monza che subiva un anticipo notevolissimo rispetto alla sua normale effettuazione. Il gruppo delle 175 prese la partenza con quello delle 350 e Tonino Benelli per diversi giri dette risolutamente battaglia ai concorrenti della classe superiore. Il pesarese che guidava una nuova macchina, a doppio albero, venne finalmente domato... dalle segnalazioni del «box» e si accontentò di vincere la propria gara davanti a Maldini su Miller che precedette Alberti e Miele entrambi su Benelli.

Frattanto nella classe 350, dopo un dominio netto di Mario Ghersi davanti a Cerato, Landi, Tenni e Montesi, attardatosi il genovese, passava in testa Landi che vinceva precedendo Ghersi, Bruni, Susini, Montesi, ecc..

Le 500 gareggiarono contemporaneamente alle 250 e in questa cilindrata dopo un lungo dominio di Truzzi e di Panella fu Brusi a vincere davanti ai due compagni di squadra. Nelle 500 Bandini e Landi scattarono in

testa; quindi si fece largo Dodson, poi fu il tedesco Bullus ad assumere il comando e infine si fecero luce gli inglesi Kicks su A. I. S. e Simpson su Norton.

Bullus resistette drammaticamente ai britannici ma tre giri prima della fine venne preso letteralmente d'infilata. A questo punto Hicks e Simpson si attaccarono furiosamente per assicurarsi la vittoria ma Simpson cadde e, mentre il suo connazionale vinceva, dovette accontentarsi del terzo posto.

Italiani ed inglesi si trovarono un'ennesima volta di fronte nel G. P. svizzero. Terzo Bandini, che per la prima volta guidava una Guzzi, fece piazza pulita di ogni avversario, Mellors compreso nella classe 250.

Nella cilindrata di 175 cc. Tonino Benelli mentre dominava fu vittima di una caduta e vinse Baschieri su Benelli precedendo Fernihough su Excelsior.

Hunt e Woods entrambi su Norton vinsero rispettivamente nelle classi 350 e 500.

Un'altra bellissima vittoria italiana venne registrata nel G. P. di Francia disputato sull'Autodromo di Montlhéry. Il merito fu di Panella su Guzzi 250 che precedette Sourdout

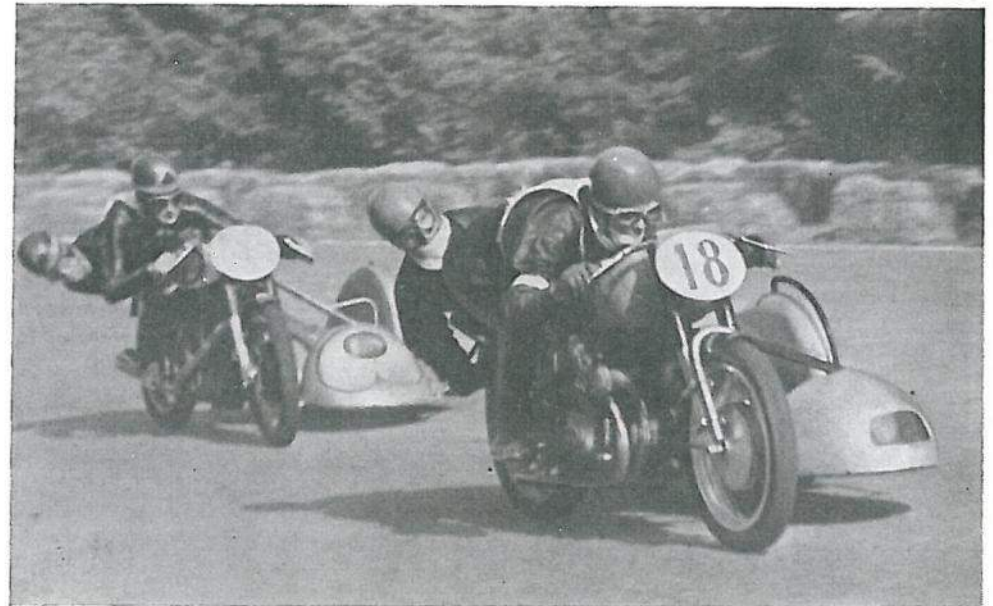
e Debasieux su Monet Goyon ed Andreino su Clement-Gladator.

Nella gara in salita Locarno-Monti della Trinità Mario Colombo vinceva nella classe 500 su Sunbeam, mentre Medolago su Frera 350, Drei su Condor 125 e Boldrini su Condor 250 riportavano il successo nelle gare delle tre classi.

Del 1931 è una duplice vittoria della Moto Guzzi nell'Africa del Sud dove Wegener con la 250 italiana aveva preceduto Scott alla guida di una 500 Rudge mentre Nierburar con un'altra 250 italiana si imponeva a tutti gli avversari, nel circuito dei Geminston.

1932 Guglielmo Sandri inaugura la serie delle vittorie internazionali degli italiani nel 1932, vincendo la gara della classe 350 nel circuito tedesco dell'Eilenriede su A.I.S.

Nel G. P. della F.I.C.M. svoltosi sulla pista dell'aeroporto di Roma Baschieri su Benelli conquistava il successo nella classe 175 davanti al compagno di squadra Tonino Benelli mentre Brusi su Guzzi si afferma nella classe 250 precedendo Cimatti su Guzzi e Fieschi su Miller.



Ubaldo Milani ed Eric Oliver a Monza. I rispettivi «partner» sono gli insuperabili Pizzocci e Dobelli.

Nella classe 350 cc., spettacoloso duello tra Sandri su Rudge e Jeannin su Guzzi vinto alla fine dal francese perchè Sandri rimaneva senza benzina. L'italiano si piazzava al secondo posto precedendo Renier, Tenini, Cerato, Susini, ecc.

A Pietro Taruffi rimaneva la vittoria assoluta con la Norton quattro marce e comando a pedale dopo una accanita lotta coi corridori della Guzzi dei quali Carlo Fumagalli e Bandini si dimostrarono i più aggressivi. Entrambi però caddero e Taruffi vinse davanti allo spagnolo Aranda. Fumagalli stabiliva il giro più veloce.

La gara romana era valida anche per il Campionato d'Europa, almeno moralmente come era costumanza di tutti i G. P. della Federazione Motociclistica Internazionale. Il titolo, perciò, nel 1932 spettava a Brusi su Guzzi 250, a Taruffi su Norton 500 e a Baschieri su Benelli 175.

Nel G. P. Svizzero, Fumagalli e Bandini su Guzzi dettero immediatamente battaglia a Nott e a Walker su Rudge, a Winkler su D.K.W. e a Sourdout con la Monet Goyon.

Caduto Bandini, il leccese Fumagalli riprendendosi da un lieve distacco per avaria, dopo un entusiasmante inseguimento raggiungeva gli avversari, respingeva la loro controffensiva e vinceva nettamente la classe 250, stabilendo anche il giro più veloce, davanti a Nott, Walker e Winkler.



Henne, Fernihough, Taruffi
I tre più veloci motociclisti del mondo (1938).

Un'altra vittoria italiana venne ottenuta nel circuito del Bremgarten da Baschieri su Benelli 175 che precedette Tonino Benelli e Gmelch. Stanley Woods su Norton vinse nelle prove delle 350 e delle 500 cc. dove non concorrevano gli italiani.

Nel G.P. di Marsiglia la Guzzi, guidata da Mantovani, otteneva la vittoria nella cilindrata di 250 cc. ma molto maggiore fu la portata dell'affermazione dell'industria italiana nel G.P. di Francia disputato all'autodromo di Montlhéry. Nella classe 175 Tonino Benelli batteva Bergallo su Terrot e gli altri corridori internazionali mentre nella classe 250 Bandini, Brusi e Padovani su Guzzi facevano piazza pulita degli avversari.

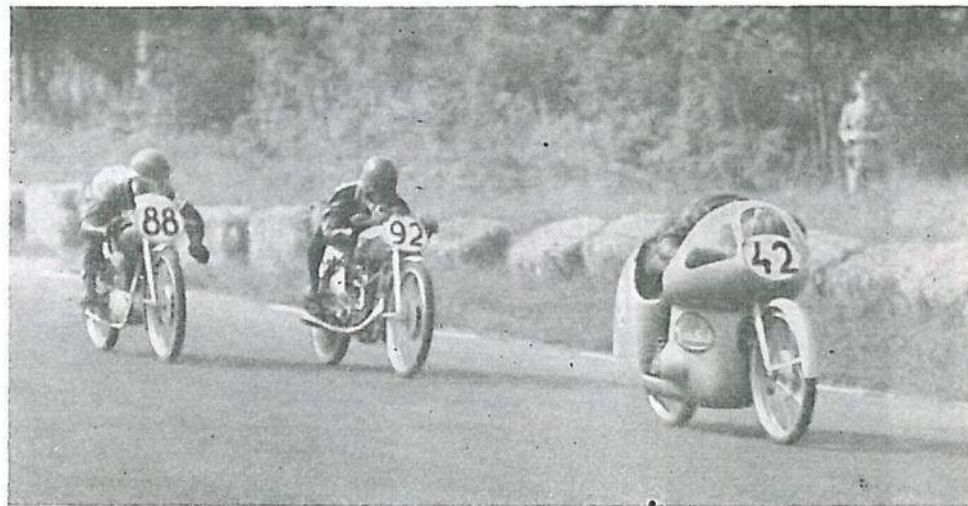
Nella Locarno - Monti, Regazzoni e Bianchi su Guzzi vincevano nella cilindrata di 250 cc., Colombo su Ganna si classificava secondo nella 500 e Grieco secondo nella classe 350 su Sunbeam.

Verso la fine della stagione la Miller conquistava a Monza altri otto primati mondiali con una 175 cc.

1933 Il 1933 s'inizia col G. P. di Hannover per i corridori italiani che svolgeranno la loro attività all'estero. Guglielmo Sandri, su Guzzi assume immediatamente la testa delle 250 cc. distaccando di forza anche i corridori della classe 350 (le gare delle due cilindrata si svolgevano contemporaneamente). Dopo aver dominato, proprio negli ultimi chilometri Sandri — ostacolato da un corridore ritardatario — cadeva incendiando la macchina. Il successo restava allora a Davenport su New Imperial.

Un'altra meravigliosa vittoria, su Miller 175, conquistò poi Carlo Fumagalli nel G.P. Svizzero svoltosi a Berna. L'italiano, dopo una cattiva partenza, prese nettamente il sopravvento su Winkler e gli altri corridori della D.K.W. giungendo al traguardo con un vantaggio chiarissimo. Nella prova della classe 250 Handley, Bandini e Tenni su Guzzi si trovarono di fronte ad un agguerrito nugolo di corridori internazionali e, costretti al ritiro i due italiani, l'inglese con la Guzzi riusciva a battere Mellors su New Imperial, Manders ed Etmuller su Puch, Boetsch e Voigt su D.K.W. e Schorg su Ardie Jap.

Nel G.P. di Germania Sandri su Guzzi e Dodson su New Imperial si contesero apertamente la vittoria nella classe 250. L'italiano vinse, ma all'arrivo si sentì dire che



Gianpi Leoni (42), Ubbiali (88) su Mondial, Zuzani (92) su Morini a Monza.

la gara era terminata... due giri prima. S'era trattato di un errore di segnalazione e due giri prima Dodson, con a ruota Sandri, si trovava al comando...

Dopo un'altra vittoria di Handley su Guzzi nella classe 250, nel G.P. del Belgio, dove Ivan Goor s'era piazzato primo delle 175 cc. su Penelli, le gare internazionali vennero valorizzate dal G.P. di Hannover dove Sandri su Guzzi 250 s'impose facilmente agli avversari. Con la stessa macchina il bolognese prese parte anche alla prova delle 350 cc. piazzandosi terzo nella scia di Boetsch su Terrot e di Sweig su Velocette.

La stagione si chiudeva: nel G.P. di Francia Padovani portava la Guzzi a un'altra vittoria nella 250 cc. e Barthe, che correa nella 175, imponeva le doti della M.M. che aveva già condotto al successo nel G.P. dei Cominci. Nel G.P. di Polonia trionfa Sandri nella 250 cc. su Guzzi (e con la stessa macchina arriva secondo nella prova delle 500 dietro a Ruensch su Norton). La M.M. che deteneva già parecchi record mondiali stabilì anche quello di velocità sul chilometro lanciato con Luigi Bonazzi a oltre 176 orari; media altissima per quell'epoca in considerazione anche che il precedente primato apparteneva alla Rovin a 139. Sandri passava quindi in Spagna vincendo a Bilbao con la Guzzi nella 250 cc. e, sempre alla guida della

stessa macchina, si piazzava secondo nelle 500 dietro a Guthrie su Norton.

1934 La Moto Guzzi aveva frattanto costruito una bicilindrica di 500 cc. che aveva debuttato con successo a Napoli (1933) in una gara nazionale. La macchina prese parte anche al G. P. di Spagna, a Barcellona nel 1934, affidata all'asso irlandese Stanley Woods che vinse ad altissima velocità precedendo Aranda su Velocette e Vidal su Norton.

Nella classe 250 Woods e Sandri vinsero con facilità con le Guzzi.

Ma un'altra grande prova internazionale attendeva la bicilindrica Guzzi di nuova costruzione: il G.P. della Federazione Italiana - Trofeo della Velocità. La partecipazione dell'industria italiana ed estera era particolarmente importante e dopo una sfuriata iniziale di Ley e Rosemayer su B.M.W. gli italiani Tenni, Bandini e l'irlandese Woods su Guzzi bicilindrica presero la testa.

Ritirati Woods e Bandini, rimasero padroni del campo Tenni e Amilcare Moretti che si classificarono nell'ordine precedendo Fumagalli su Bianchi e Aldrighetti su Rudge.

La Guzzi vinse anche nella classe 250 con Brusi, Nocchi, Panella, Sandri mentre nelle 175 cc. Rossetti, Alberti e Gobetti su

Benelli si classificarono davanti a Pagani su Miller.

Meravigliosa la gara di Tenni nel G.P. Svizzero del 1934. L'italiano, che correva con la bicilindrica Guzzi di 500 cc., unitamente a Bandini, ebbe un inizio sfortunato mentre Rusk e Simpson su Norton persero decisamente la testa seguiti da Bandini e da Sunqvist dell'Husqvarna. Poi, dopo che Bandini era stato costretto al ritiro, Tenni superò tutti gli avversari, prese a Simpson uno dei due giri perduti e stabilì anche il passaggio più veloce che per un errore non gli venne riconosciuto. Il grande campione italiano si classificò secondo, Rusk abbandonò; Mellors su Excelsior e Cordey su Norton terminarono dopo Tenni.

Nella classe 250 Amilcare Moretti su Guzzi realizzò la vittoria più bella della sua carriera sbaragliando inglesi e italiani.

Mellors, raggiunto in un drammatico finale dal milanese, tentò vanamente di contrastare il successo al rivale con la Velocette; Smith su Rudge e Winkler su D.K.W. seguivano in classifica.



E. L. Peth (Velocette), un anno del Tourist Trophy.

Nel G.P. del Belgio, Ivan Goor su Benelli si piazzava primo delle 175; nella salita del Klausen, Amilcare Moretti e Luigi Gilera non ebbero fortuna.

1935 Il 1935 schiuse il velario delle gare internazionali col circuito di Barcellona al quale intervenne Stanely Woods nella classe 500 con la bicilindrica Guzzi. L'irlandese stabilì il giro più veloce ma abbandonò la gara vinta da Black su Norton. Nella 250 cc. Gobetti su Aquila non ebbe fortuna e vinse Winkler su D.K.W.

Successivamente la M.M. di 175 cc. si imponeva in molte prove internazionali.

A Dinant primo Schoupe davanti a Ivan Goor su Benelli; poi Terigi su M.M. batte tutti i primati di cilindrata; più tardi lo stesso Terigi s'impone a Orleans e nel G.P. di Francia, a Monthéry, precede Couturier su Benelli e Barth su Aquila. Infine nel G.P. di Florefe nuova vittoria di Schoupe su M.M.

Ma eroici al duplice trionfo della Guzzi nel Tourist Trophy Inglese. La roccaforte britannica veniva finalmente espugnata per merito di Woods mentre Tenni nella classe 250 dava la dimostrazione della sua formidabile classe. Nella cilindrata di 250 cc. (Woods e Tenni su Guzzi e Smith e Nott su Rudge) s'iniziò veemente la gara con Woods al primo e Tenni al quarto posto alla fine del primo giro. Nel secondo Woods aumentava il suo vantaggio e Nott cedeva a Smith e a Tenni che diventava terzo precedendo Nott, Wood, Gess, Pirie, ecc.

Per gli altri due giri la lotta continuò entusiasmante poi Tenni con un allungo meraviglioso staccava di forza Smith portandosi a un minuto circa da Woods. L'italiano però, durante il quinto giro si ritirava in seguito a una caduta provocata dalla nebbia. Vincere Woods su Guzzi precedendo di nove minuti Smith su Rudge, Wood su D.K.W., Williams su Rudge, Manders su Excelsior, ecc. Tutti i primati della classe 250 furono battuti dalla Guzzi.

La vittoria di Woods nella classe 500 ebbe del sorprendente: la Norton era scesa in campo con il campionissimo Guthrie, con Duncan e Rusk. Woods e Guthrie sgominarono ogni avversario e per sette giri lottarono col cuore in gola. All'inizio dell'ultimo giro il corridoio della Guzzi bicilindrica, munita di telaio elastico posteriore, aveva ricupe-



Moretti, Bandicola, Moretti, Pagani lottano aspramente per l'ambita vittoria.

rato molto del notevole distacco iniziale ma pareva che la vittoria dovesse arrendersi alla Norton. Invece con un prodigioso sforzo di volontà, con un'audacia fantastica, Woods attaccò a fondo l'avversario. La Guzzi negli ultimi chilometri del più difficile circuito del mondo corrispose in pieno alle sollecitazioni del guidatore e Guthrie fu battuto per quattro secondi. Fu, questa corsa, forse la più bella che si sia mai svolta al Tourist Trophy.

La stagione del 1935 si chiudeva con un buon piazzamento di Burney su Guzzi 250 nel G.P. della F.I.C.M. disputato a Belfast.

1936 Nel G. P. Svizzero del 1936, disputato a Berna, scesero in gara nella classe 250 Tenni e Pignorini su Guzzi e Sandri su M.M.. Soltanto Tenni resistette alla selezione e dopo aver rintuzzato un attacco del tedesco Geiss su D.K.W. prese un netto vantaggio precedendo Geiss, Kluge, Winkler, Wood su New Imperial, Manders su Excelsior, ecc.

Sandri gareggiò poi senza fortuna nella classe 350 su C.M. dove vinse Guthrie su Norton il quale s'impone anche nelle 500 cc. Qui con le Guzzi di Tenni e Pignorini si

erano allineati i tedeschi con le nuove bicilindriche compressore. Ley si piazzò secondo con la B.M.W. e Mansfeld terzo con la D.K.W. Gli italiani si trovarono in difficoltà per il carburante inadatto alle loro bicilindriche.

Nel G.P. di Ginevra una splendida vittoria assoluta venne realizzata da Dorino Serafini su Bianchi 500 mentre nella classe 250 Giordano Aldrighetti su Benelli dominò Sunqvist su Husqvarna, Port su Rudge e numerosi altri concorrenti. Nella classe 350 il dominio fu di Sandri che perdette poi la gara, vinta da Mellors su Velocette, perché la M.M. dovette rifornirsi troppo lungamente.

Il G.P. di Germania, a Chemnitz, vide sfuggire una duplice vittoria all'Italia per pura fatalità. Nella classe 250 Tenni e Pignorini distaccarono tutti poi si ritirarono lasciando la vittoria a Smith su Excelsior mentre Aldrighetti e Alberti su Benelli non ebbero miglior fortuna.

Nella classe 175 abbandonarono tutti i concorrenti e da ultimo Bonazzi su M.M. Sandri si ritirò nella gara delle 350 vinta da Frith su Norton e nella prova delle 500, caduto Tenni, e ritardato Pignorini, Guthrie non ebbe difficoltà a vincere.

Il G. P. d'Italia, del 1936, risollevò le sorti del motociclismo in Italia. Tenni e Aldrighetti, con le Guzzi bicilindriche di 500 cc., distaccarono lentamente ma inesorabilmente Gall e Ley su B.M.W. mentre Milhoux su F.N. e Steinbach su N.S.U. e Grizzly su Sarolea vennero ancora più distanziati.

La corsa della coppia italiana fu fantastica. I due assi giunsero contemporaneamente al traguardo. Bellissima la prova delle 250 e delle 350 che vide le macchine delle due cilindrate competere contemporaneamente. Per la Guzzi erano in gara Aldrighetti, Tenni e Amilcare Moretti.

Pertanto male, mentre Tenni era costretto a cambiare una candela e anche Moretti veniva ritardato, Aldrighetti con una serie di giri velocissimi piombava su Geiss, primo delle 250 su D.K.W., e a Steinbach su N.S.U. che conduceva le 350. Fu un memorabile duello ma Aldrighetti dando la prova della sua splendida classe stroncò la coalizione avversaria realizzando una media superiore al vincitore della classe 350 cc.

Anche Tenni riuscì a compiere questo exploit mentre Moretti che aveva guadagnato molto terreno fu costretto a perdere altro tempo per una bucatina. Terzo della classe 250 si classificò Pagani su Benelli seguito dal compagno di squadra Alberti e da Amilcare Moretti.



L'inglese Gann (Guzzi 250).

Nella classe 350, ritiratosi Steinbach, vinse Sunqvist su Husqvarna seguito da Nocchi su Norton, Grizzly su Sarolea e dall'attuale primatista mondiale assoluto di velocità Wilhelm Herz su N.S.U.

L'annata si chiudeva con un riuscito tentativo di primato mondiale sul km. lanciato e sul miglio lanciato della M.M. 350 che guidata da Benazzi realizzava nell'ordine le medie di km. 186 e di km. 185.

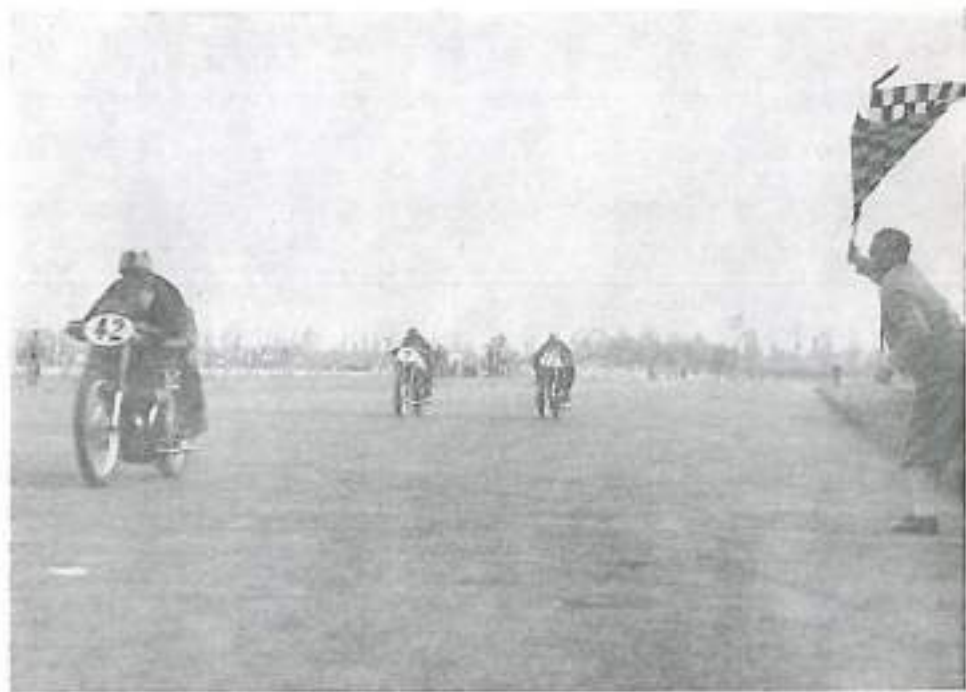
1937 La Bianchi inaugurava la serie delle vittorie italiane nel settore internazionale cogliendo nel 1937 il successo nel G.P. di Olten con Bizzozzero e con lo stesso corridore si piazzava al secondo posto nel circuito di Losanna vinto dal campione svizzero Cordey su Norton 500.

Nel G.P. Svizzero, disputato a Ginevra, la Guzzi vinceva con Pigerini nella classe 250 battendo Kohfink su Imperia, Loyer su New Imperial, Padovani su Terrot ed altri numerosi concorrenti. Nella cilindrata di 500 cc. Sandri su Guzzi si classificava al secondo posto; al primo Cordey su Norton precedendo — oltre Sandri — Bizzozzero e Benigni su Bianchi.

E siamo al Tourist Trophy del 1937. Erano trent'anni che la celebre gara continuava a svolgersi favorevolmente per gli inglesi e solo nel 1935 l'industria britannica aveva dovuto lasciare il passo alle Guzzi di 250 e di 500 cc.

Erano undici anni che i corridori italiani tentavano di vincere la prova di Man senza riuscire malgrado le prodezze effettuate da Pietro Ghersi e da Arcangeli e gli interventi di Varsi e di altri campioni. Ma nel 1937 Omobono Tenni, uno dei più grandi assi della storia del motociclismo di tutti i tempi, colse il fulgido alloro nella classe 250 con la Guzzi. I partenti erano 26 tra i quali Woods su Guzzi, Wood su Excelsior, Kluge e Thomas su D.K.W., Smith su Rudge, Archer su New Imperial.

Il primo giro fu favorevole a Kluge che distanziò di otto secondi Woods e quindi Smith, Tenni e Thomas più nettamente. Poi al comando passava Woods e Tenni perdeva terreno per una caduta. L'italiano, però, al terzo giro dimostrava il suo alto valore e la sua spettacolosa forza morale scatenando un'offensiva travolgente che entusiasma pubblico, tecnici e giornalisti.



Manca, 1931 - Moretti batte di stretta misura Lorenzetti (7) e Bonifratto (12).

Il giro più veloce stabilito da Woods nelle precedenti edizioni crollava, al quinto giro Tenni è secondo in classifica e Woods s'impegna a fondo per resistere all'incalzare del compagno di marca. Lotta alterna, emozionantissima poi Tenni riuscirà a spuntarla. In seguito Stanley Woods si ritirava, Ginger Wood dava battaglia a Kluge e lo superava conquistando il secondo posto; il tedesco finiva col ritirarsi. Al terzo e al quarto posto finivano Smith e Archer.

Poco dopo il Tourist Trophy si disputa il G.P. Svizzero a Berna. La Guzzi interviene nella classe 250 con Tenni, Stanley Woods, Pagani. I grandi avversari da battere sono Kluge, Winkler e Petruschke della D.K.W. oltre a diversi altri tedeschi, francesi e svizzeri. Dopo undici giri Kluge e Winkler si fanno raggiungere da Tenni, noi anche da Pagani mentre Woods retrocede per un incidente. I germanici tentano il tutto per tutto pur di resistere ma la coppia italiana vincerà con netto margine.

Tenni e Woods prendono parte anche alla gara delle 500 affiancati da Pigerini mentre la Norton schierava a sua difesa Guthrie e Frith, la Gilera Aldrighetti con la quattro cilindri compressore e la B.M.W. — che aveva battuto la Norton nel G.P. d'Olanda — Ley e Gall.

La corsa si svolge a favore degli inglesi ma la sfortuna priva i campioni della Guzzi di una meritissima affermazione. Guthrie, Frith, Tenni, Woods e Ley terminarono nell'ordine. Aldrighetti, dopo aver tallonato Guthrie e Frith per parecchi giri, si ritirava. Ma la bella macchina era ormai vicino alla sua definitiva messa a punto.

Nel G.P. di Germania Sandri e Tenni, dopo aver preso il sopravvento sui corridori della D.K.W. attraverso le fasi di una lotta estenuante, debbono cedere il successo a Kluge e accontentarsi del secondo e del terzo posto nella classe 250.

Nella corsa delle 500 il tedesco Gall su B.M.W. balza in testa davanti a Frith, Ley, Mansfeld, Guthrie e Tenni. Poi Guthrie

scatta all'attacco con la Norton superando il campione della B.M.W.

Tenni si porta in terza posizione e quando sembra che debba migliorare la classifica è costretto al ritiro da un'avaria. Mancano poche centinaia di metri all'arrivo quando Guthrie, ormai sicuro vincitore, perde una ruota e cadendo decede sul colpo. Scompare uno dei campioni più completi del motociclismo.

Gall eredita la vittoria.

Seguono Mansfeld e Bodmer su D.K.W.

Nel G.P. di Svezia, assente ufficialmente la Norton, la vittoria è ancora della B.M.W. con Ley e Gall. Taruffi su Gilera quattro cilindri si piazza terzo.

Nel G.P. del Belgio vince, nella classe 250, Ivan Goor su Benelli. E quindi arriviamo al G.P. d'Italia a Monza; ultima prova del 1937 che si concluderà con un trionfo completamente italiano.

Nel G.P. d'Italia del 1937 manca la Norton, per la morte di Guthrie. Ma la lotta è impennata per la vittoria su tre grandi case: Guzzi con Tenni, Sandri, Woods; Gilera con Aldrighetti e Villa; B.M.W. con Gall e Ley mentre partecipano la Bianchi con Serafini e diversi corridori di notorietà internazionale quali Cordey su Norton e Lafon su Sarnola.

La testa è presa immediatamente da Gall

seguito da Aldrighetti, Tenni e Woods; poi Aldrighetti assume il comando e demolisce il record esistente sul giro alla media di km. 176. Al sesto giro Gall si riporta al comando seguito a breve distanza da Aldrighetti mentre Tenni e Woods si trovano leggermente in ritardo. Una sosta di Aldrighetti al box permette a Gall di rafforzare il proprio vantaggio ma Aldrighetti, dopo un disperato inseguimento, supera Tenni e si incunea in seconda posizione. Il campione della Gilera è lanciafiamma alla caccia di Gall, ribatte nuovamente il primato della pista a km. 177,340 e riduce considerevolmente lo svantaggio. A circa metà gara Gall si riformisce e Aldrighetti assume il comando. Ma per poco: anche il rappresentante della Gilera deve fare il « pieno » di carburante e olio e quando riparte si trova nuovamente preceduto da Gall e da Tenni.

La gara di Aldrighetti è scolpita nel cuore di quanti ebbero la fortuna di poterla vedere. Dopo un inseguimento lungo, fantastico, drammatico il compianto asso superava nel finale Tenni che era riuscito ad aver ragione di Gall. La media del vincitore del G.P. d'Italia fu di km. 169; Tenni terminò a sedici secondi da Aldrighetti; terzo Sandri, quarto Gall, quinto Woods.



1931 - «Guzzi» Duke è campione del mondo.

Non meno bello fu il trionfo italiano nella classe 250 dove Pagani e Tenni su Guzzi ebbero ragione di Kluge e Winkler su B.M.W. battendo inoltre anche la media di Mellors vincitore su Velocette della classe 350. La media generale di Pagani fu di km. 143,578, il suo giro più veloce sfiorò i 149 all'ora.

La meravigliosa stagione si chiudeva a favore dell'industria italiana ma non prima che Pagani, a Locarno, vincessero nella classe 250 su Guzzi precedendo Lorenzetti su Miller. Nella 500 cc. Serafini su Bianchi e Sandri su Guzzi non furono favoriti dalla fortuna e vinse Cordey su Norton.

1938 La Guzzi vince la prima gara del 1938 a Leicester nella classe 250 con Cann, che precedeva Ginger Wood su Excelsior, quindi con Pagani conquistava a Monza 11 primati mondiali con la 250 compressore realizzando delle velocità oscillanti fra i 170 e i 180 chilometri all'ora.

A Mendrisio si affermavano Bizzozzero e Rebuglio su Bianchi 500 battendo Cordey su Norton mentre nella classe 250 era Lorenzetti a imporsi su Miller. Bizzozzero, preceduto da Cordey su Norton, si classificava poi secondo con la Bianchi 500 ad Amriswil.

Schoupe, nel G.P. di Floreffe, vinceva nella classe 175 con la M.M. mentre nel G.P. di Francia il tedesco Kluge su D.K.W. e Petruschke precedevano Soprani e Rossetti su Benelli.

Nel G.P. di Berna lo svizzero Cordey su Norton, già distaccato da Aldrighetti e da Serafini su Gilera, approfittava degli incidenti degli italiani per vincere.

Nel G.P. Svizzero, disputato poco dopo a Ginevra, Serafini e Aldrighetti scesero nuovamente in gara e la gara era valida per il Campionato europeo. Aldrighetti e Serafini, in testa nettamente, furono vittime d'incidenti; gravissimo quello di Aldrighetti in seguito a caduta. Serafini bucò una gomma. Vincivano gli inglesi Daniell e Frith della Norton 500.

Nel circuito di Locarno, Tenni si affermava con la Guzzi 500 davanti a Cora su Norton e Ascari su Bianchi e vinceva anche la prova delle 250 precedendo Lorenzetti su Miller e Lotter su D.K.W.

Nel G.P. d'Italia, a Monza, valevole per il campionato d'Europa, Serafini, Silvio Vailati e Fumagalli su Gilera scesero in linea



Guido Lenci, Ascari, Armstrong.

contro gli agguerriti tedeschi Meier e Kraus su B.M.W. 500 compressore che avevano preso a vincere in tutte le gare. Altri ottimi campioni erano della partita ma chiusi dagli italiani e dai tedeschi. Serafini fin dal primo giro stabiliva una media altissima, che Meier, in seguito, eguagliava, ma poi l'italiano doveva ritirarsi. Vailati e Fumagalli fecero scintille ma non riuscirono a battere gli avversari che si classificarono ai primi due posti alla media di km. 157. Il giro più veloce, di Serafini e di Meier, oltrepassò i 160 all'ora. Meravigliosa fu pure la difesa di Tenni e di Pagani con le bicilindriche Guzzi. Tenni per molti giri inseguì al secondo posto.

Nella classe 250 si trovarono di fronte i migliori della Guzzi quali Tenni, Pagani, Sandri e della Benelli quali Rossetti, Soprani e Martelli nonché parecchi tedeschi. Il duello fra Pagani e Soprani fu dei più emozionanti e proprio alla fine della corsa Soprani riuscì a cogliere la vittoria più bella della sua carriera mentre Pagani retrocedeva al quarto posto preceduto da Tenni terzo e da Rossetti secondo che con Martelli completavano la strepitosa vittoria della Benelli.

Verso la fine della stagione, la Guzzi con Tenni e Pagani batteva numerosi altri primati mondiali di velocità e Tenni nell'ora realizzava i 180 di media.

1939 Con un bellissimo doppietto, nella classe 250 e 500 su Guzzi, Enrico Lorenzetti vinceva il circuito di Losanna trovando una valida resistenza in Konrad su D.K.W. 250 e in Bizzozzero su Bianchi.

Ma la prima grande prova del 1939 era rappresentata dal Tourist Trophy inglese che nella classe 250 vedeva la partecipazione di Tenni e Woods su Guzzi, di Mellors su Benelli, di Petruschke, Kluge e Wuensche su D.K.W. La vittoria venne conquistata dalla Benelli dopo una gara movimentatissima. Mellors precedette con bella sicurezza Kluge, Smith su Excelsior, Manders su Excelsior, ecc.

Tenni con la Guzzi stabiliva il giro più veloce ma era costretto al ritiro da noie di accensione, e così Woods.

Il trionfo della Benelli a Man concludeva un ciclo di effettiva grande superiorità, della popolarissima fabbrica italiana, nella classe 250. Mentre ci riserviamo di trattare a parte il Campionato europeo del 1939, vinto da Serafini su Gilera quattro cilindri compressore, rileveremo che nel G.P. d'Olanda, Tenni nella gara della classe 250, dopo essersi dimostrato nettamente superiore a Kluge e a Petruschke su D.K.W. perdette lungo tempo per una avaria e finì terzo in classifica.



Ettore e Tamerio, primati mondiali della classe 50 cc. con il «Cucciolio» costruito dalla Ducati.

Nel G.P. del Belgio il tedesco Kluge, seguito dal compagno di squadra, riportò nuovamente la vittoria nella classe 250 davanti a Rossetti e Soprani della Benelli.

Mentre Dorino Serafini, che aveva battuto finalmente Meier nel G.P. di Svezia, si avviava alla conquista del Campionato europeo del 1939 attraverso le vittorie del G.P. di Germania e del G.P. dell'Ulster con la quattro cilindri Gilera compressore, un altro memorabile trionfo veniva realizzato dalla Guzzi 250 proprio nel G.P. di Germania dove la squadra tedesca della D.K.W., che si riteneva superiore agli italiani, dovette incassare la più dura e regolare sconfitta che si ricordi.

Pagani e Sandri, alternandosi al comando, finirono per umiliare Kluge e Petruschke davanti a una folla immensa che era accorsa convinta di salutare un'altra vittoria dei propri colori. E, in realtà, in quel momento la potenza del motociclismo tedesco era immensa.

Con il G.P. di Germania del 1939 si chiudevano ufficialmente le gare internazionali che per gli italiani si erano iniziate poco dopo la fine della guerra 1915-1918.

LA GUERRA Un'altra conflagrazione, la seconda guerra mondiale, era alle porte, a metà del 1939, e ben più terribile della precedente. Tuttavia nell'annata gli italiani vincevano ancora a Mendrisio con Nocchi su Benelli nella classe 250 e con la Bianchi guidata da Bizzozzero nella classe 500.

Le competizioni internazionali avrebbero ripreso nel 1946.

1946 Nel 1946 si svolse la prima gara internazionale del dopoguerra e fu Nello Pagani che a Ginevra portò alla vittoria la quattro cilindri Gilera compressore precedendo Lorenzetti e Guido Leoni su Guzzi.

Nello stesso anno Pagani, alla guida della pluricilindrica di Arcore, si imponeva anche a Mendrisio, davanti a Bandirola, Stam, Gerber e Guido Leoni.

1947 Nel 1947 Omobono Tenni, nel G.P. Svizzero disputato sul circuito del Bremgarten a Berna, vinceva clamorosamente nelle classi 250 e 500 su Guzzi precedendo Balzarotti. Gino Cavanna s'imponeva nei sidecars su Guzzi battendo degli autentici specialisti.

Ormai lo sport motociclistico riprendeva quota in tutte le nazioni. La coppia Tenni-Balzarotti è all'ordine del giorno di tutte le gare: già nel 1946, nel G.P. di Barcellona aveva conquistato la vittoria nella classe 250 e 500 e nel 1947 era più temibile che mai. Nel circuito internazionale di San Remo, tuttavia, Carlo Bandirola — un asso sorgente — aveva vinto con la Gilera monocilindrica e il successo verrà bissato dall'audace pilota nel 1948 mentre nel 1949, 1950 e 1951 saranno altri corridori della Gilera (Masetti, Colnago, Valdinoci) a imporsi nella difficilissima prova.

Un grande avvenimento internazionale si svolgeva nel 1947 a Milano con la ripresa del G.P. delle Nazioni (che non essendo ancora in ordine l'autodromo di Monza veniva organizzato nella metropoli lombarda). In questa gara, mentre Martelli vinceva nella classe 250 su Guzzi davanti ad Alfredo Milani, per la prima volta nel dopoguerra si riapriva la partita tra le Norton guidate da Daniell e da Bell e le macchine della nostra industria che per una disposizione dei regolamenti internazionali aveva dovuto rinunciare al compressore.

Dopo una grande battaglia, che ebbe a protagonisti con gli inglesi i nostri Tenni, Bandirola, Clemencich, Lorenzetti e Balzarotti, per una caduta degli ultimi due, mentre Lorenzetti stava per superare Balzarotti, vinse la giovane speranza Artesiani con la monocilindrica Gilera di 500 cc. Lorenzetti si piazzava secondo su Guzzi; seguivano Daniell e Clemencich. Precedentemente Tenni su Guzzi aveva vinto a Zurigo battendo Beischer su Norton.

1948 I risultati delle ultime annate sono noti. Tenni, prima di cadere nel circuito di Berna del 1948, disputò un'ultima volta il Tourist Trophy inglese. Egli seppe lottare, con la Guzzi bicilindrica di 500 cc. con tale coraggio, che nessun corridore avrebbe potuto contestargli la vittoria. Ma la sfortuna lo tolse invece di gara, non prima però che avesse realizzato il giro più veloce a km. 141,678. La gara fu vinta da Bell su Norton davanti a Doran e Weddel.

1949 Nel 1949 un grande asso inglese, Bob Foster, migliorava con la Guzzi bicilindrica il primato di Tenni che doveva resistere fino all'avvento di Duke. La Guzzi



A gara finita, Duke sorride soddisfatto.

ritrovava poi la via della vittoria nella classe 250 cc. vincendo ripetutamente il Tourist Trophy con Barrington e Cann.

E' poi Lorenzetti che nel G.P. dell'Ulster in Irlanda, vince clamorosamente con la Guzzi Gambalunga di 500 cc. monocilindrica dando scacco matto a Bell, Lockett, Graham, ecc. della Norton e dell'A.J.S.

Ormai gli italiani erano lanciati. Verrà il Campionato del mondo a dimostrare la loro supremazia perchè, in complesso, in questi primi tre anni della sua effettuazione il titolo della classe 500 meritava di essere vinto due volte... abbondanti dagli italiani. Altre marche italiane, nel dopoguerra sono sorte, e la Mondial nelle motoleggere vincerà con Pagani, Gianni Leoni, Ruffo, Ubbiali le gare più classiche d'Europa; Pagani e Masetti, per conto loro, si affermano in decine di gare francesi, svizzere e spagnole e altre vittorie internazionali sono conseguite da Bandirola, Guido Leoni, Brini, Ruffo, Ricle, Masserini, Frigerio, Geminiani, Colnago, ecc.

Le Case Mondial, Innocenti, Piaggio, Guzzi, Magliano, Ducati conseguono degli stabilianti risultati nella caccia ai primati mondiali.

1950 Ma non si può chiudere questa rievocazione, di gare e di campioni, senza accennare alla meravigliosa vittoria conseguita da Dario Ambrosini nel Tourist

Trophy Inglese nel 1950 con la Benelli 250. La marca pesarese, risorta dalle macerie in cui la guerra aveva tramutato le officine, aveva trovato in Dario Ambrosini un alliere ideale.

Dopo le sensazionali vittorie strappate nei principali G. P. del continente, Ambrosini tentò la grande avventura del Tourist Trophy che tanto aveva reso celebre gli europei Tenni, Meier e Kluge. Il primo tentativo fallì per una caduta iniziale nel 1949 ma nel 1950 Dario Ambrosini, che aveva dovuto rinunciare al successo dell'anno prima per uno scivolone, dopo un incerto inizio di gara staccava ogni avversario e proprio all'ultimo giro batteva per pochi secondi l'inglese Cann su Guzzi. Fu questa spettacolosa vittoria che assicurò all'italiano e alla Benelli il Campionato del mondo.

Umberto Masetti acquisiva ai colori italiani il Campionato del mondo nella classe 500 e suoi erano pure i titoli nazionali delle categorie « Sport » e « Corsa ».

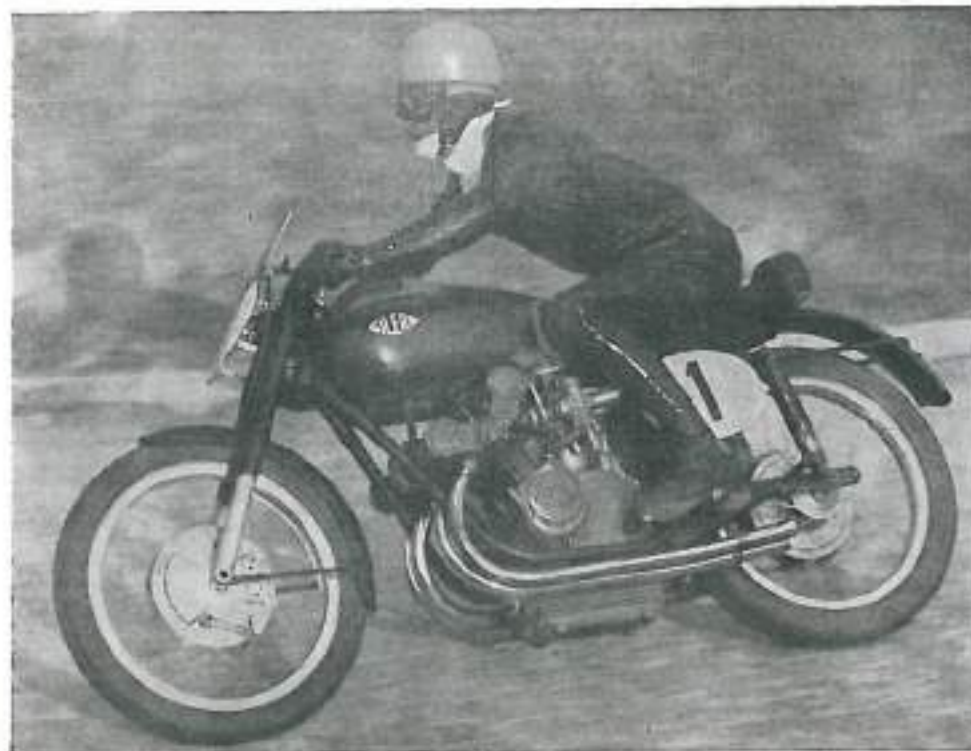
1951 Nel 1951, prima di cadere ad Albi, e subito dopo il trionfo conseguito a Berna, Ambrosini ritornava al Tourist Trophy dove si classificava seconda, dopo l'inglese Tommy Wood su Guzzi per soli otto secondi disputando un'altra superba gara ma in condizioni di inferiorità per il non perfetto rendimento della macchina.

Con Dario Ambrosini l'Italia motociclistica non ha perduto soltanto un campione del mondo ma un altro Tenni!

Una sonante vittoria conseguiva Gianni Leoni a Barcellona nella prova valevole per il Campionato del mondo, che, per la terza volta consecutiva, venne conquistato da Bruno Ruffo, mentre nella categoria 500 Masetti, sfortunatissimo, doveva passare il titolo all'inglese Duke.

Nelle minime cilindrate Tamarozzi e Zielli con un « Cucciolo » della Ducati si aggiudicavano una cinquantina di primati mondiali a medie veramente sbalorditive.

DE DEO CECCARELLI



Pagani, cinque volte campione d'Italia.

Primati della classe 50.

| Distanze o tempi | Pilote | Marca | Tempo impiegato o distanza percorsa | Velocità |
|------------------|---|----------|-------------------------------------|--------------|
| Km. lanciato | Tamarozzi | Ducati | 44"2/100 | media 81,467 |
| Mgl. lanciato | Dottewelsch | Victoria | 1'13"7/100 | » 78 |
| 10 km. ... | Tamarozzi, Farnè, Sozzani, Caroli, Miani, Pennati | Ducati | 7'51"2/5 | » 76,409 |
| 50 km. ... | Tamarozzi e C. | Ducati | 38'52"2/5 | » 71,173 |
| 100 km. ... | Tamarozzi e C. | Ducati | 1.20' 1"1/5 | » 74,981 |
| 500 km. ... | Tamarozzi e C. | Ducati | 7. 1' 6"2/5 | » 71,249 |
| 1000 km. ... | Tamarozzi e C. | Ducati | 14.39'54"3/5 | » 68,999 |
| **2000 km. ... | Tamarozzi e C. | Ducati | 29.59'13" | » 66,695 |
| **3000 km. ... | Tamarozzi e C. | Ducati | 46.59'56"1/5 | » 63,831 |
| 10 Mgl. ... | Tamarozzi e C. | Ducati | 12'33"1/5 | » 76,929 |
| 50 Mgl. ... | Tamarozzi e C. | Ducati | 1. 3' 7"2/5 | » 76,485 |
| 100 Mgl. ... | Tamarozzi e C. | Ducati | 2. 8' 8"4/5 | » 75,341 |
| 500 Mgl. ... | Tamarozzi e C. | Ducati | 11.28'57"2/5 | » 70,354 |
| 1000 Mgl. ... | Tamarozzi e C. | Ducati | 14.29'34"3/5 | » 66,429 |
| 1 ora ... | Tamarozzi e C. | Ducati | km. 76,562 | » 76,562 |
| 2 ore ... | Tamarozzi e C. | Ducati | » 150,636 | » 75,268 |
| 3 ore ... | Tamarozzi e C. | Ducati | » 225,818 | » 75,272 |
| 4 ore ... | Tamarozzi e C. | Ducati | » 291,618 | » 72,904 |
| 5 ore ... | Tamarozzi e C. | Ducati | » 359,409 | » 72,881 |
| 6 ore ... | Tamarozzi e C. | Ducati | » 424,593 | » 72,432 |
| 7 ore ... | Tamarozzi e C. | Ducati | » 493,628 | » 70,518 |
| 8 ore ... | Tamarozzi e C. | Ducati | » 563,498 | » 70,433 |
| 9 ore ... | Tamarozzi e C. | Ducati | » 628,053 | » 69,783 |
| 10 ore ... | Tamarozzi e C. | Ducati | » 698,600 | » 69,860 |
| 11 ore ... | Tamarozzi e C. | Ducati | » 771,610 | » 70,146 |
| 12 ore ... | Tamarozzi e C. | Ducati | » 836,893 | » 69,741 |
| * 24 ore ... | Tamarozzi e C. | Ducati | » 1593,819 | » 66,411 |
| ** 48 ore ... | Tamarozzi e C. | Ducati | » 3094,054 | » 63,269 |

* Vale anche per la classe 75 cc.

** Vale anche per le classi 75 e 100 cc.

Primati della classe 75.

| Distanza o tempi | Pilota | Marca | Tempo impiegato o distanza percorsa | Velocità |
|---------------------|-----------------------|------------|---|---------------|
| * Km. lanciato | Bottigelli | Alpino | 28" | media 128,371 |
| * Km. da fermo | Rulli | Magliano | 40"8/100 | * 89 |
| 5 km. | Hall | Rocket Jap | 5"30"2/100 | * 56 |
| 5 Mgl. | Hall | Rocket Jap | 8"34"7/100 | * 56 |
| * Mgl. lanciato | Rulli | Magliano | 50"2/100 | * 116 |
| * Mgl. da fermo | Rulli | Magliano | 59"4/100 | * 88 |
| 10 km. | Ruffo, Leonl. Alberti | Guzzi | 5"34" | * 168 |
| 50 km. | Ruffo e C. | Guzzi | 28"36" | * 113 |
| 100 km. | Ruffo e C. | Guzzi | 52"56" | * 114 |
| 500 km. | Ruffo e C. | Guzzi | 4.37' | * 112 |
| 1000 km. | Ruffo e C. | Guzzi | 9.20' | * 105,300 |
| 10 Mgl. | Ruffo e C. | Guzzi | 8'47" | * 119 |
| 50 Mgl. | Ruffo e C. | Guzzi | 42'42" | * 113 |
| 100 Mgl. | Ruffo e C. | Guzzi | 1.34' | * 115 |
| 500 Mgl. | Ruffo e C. | Guzzi | 7.20' | * 105,900 |
| 1000 Mgl. | Ruffo e C. | Guzzi | 15.28' | * 103 |
| 1 ora | Ruffo e C. | Guzzi | km. 113,300 | * 113,300 |
| 2 ore | Ruffo e C. | Guzzi | * 229,700 | * 115 |
| 3 ore | Ruffo e C. | Guzzi | * 339,200 | * 112 |
| 4 ore | Ruffo e C. | Guzzi | * 450,400 | * 113 |
| 5 ore | Ruffo e C. | Guzzi | * 558,000 | * 114,500 |
| 6 ore | Ruffo e C. | Guzzi | * 648,000 | * 108 |
| 7 ore | Ruffo e C. | Guzzi | * 747,000 | * 106,700 |
| 8 ore | Ruffo e C. | Guzzi | * 847,000 | * 105,900 |
| 9 ore | Ruffo e C. | Guzzi | * 952,000 | * 105,800 |
| 10 ore | Ruffo e C. | Guzzi | * 1049,000 | * 104,900 |
| 11 ore | Ruffo e C. | Guzzi | * 1149,000 | * 104,500 |
| 12 ore | Ruffo e C. | Guzzi | * 1254,000 | * 104,500 |
| * 24 ore | Tamarozzi e C. | Ducati | * 1393,879 | * 65,411 |
| * 48 ore | Tamarozzi e C. | Ducati | * 3034,954 | * 63,209 |
| *2000 km. | Tamarozzi e C. | Ducati | in 29.50"13' | * 66,695 |
| *3000 km. | Tamarozzi e C. | Ducati | in 46.38"56"1/5 | * 61,831 |

* Validi anche per la classe 100 cc. - Anche i record della Guzzi sarebbero validi per la classe 100 cc. ma all'epoca del tentativo un regolamento internazionale, ora decaduto, codificava che i record erano ritenuti tali nelle sole cilindrate alle quali appartenevano le macchine che si cimentavano nei rispettivi tentativi di primati

Primati della classe 125.

| Distanza o tempi | Pilota | Marca | Tempo impiegato o distanza percorsa | Media |
|---------------------|--------------------------------|-----------|---|-----------|
| * Km. lanciato | Ferri | Lambretta | 17"9/100 | media 201 |
| Km. da fermo | Ferri | Lambretta | 34"9/100 | * 105 |
| * 5 km. | Ferri | Lambretta | 1'38"1/100 | * 183 |
| o Mgl. | Remondini | Jonghi | 3'53"1/100 | * 125 |
| * Mgl. lanciato | Ferri | Lambretta | 38"9/100 | * 202 |
| Mgl. da fermo | Ferri | Lambretta | 47"9/100 | * 123 |
| 10 km. | Ferri, Poggi | Lambretta | 3'56" | * 150,540 |
| 50 km. | Ferri, Poggi | Lambretta | 18'28" | * 162,440 |
| * 100 km. | Ferri, Poggi | Lambretta | 37'28" | * 159 |
| 500 km. | Ambrosini, Masetti, Ferri | Lambretta | 3.36' 6" | * 137,300 |
| *1000 km. | Ambrosini, Masetti, Ferri | Lambretta | 7. 2' 1" | * 132,600 |
| **2000 km. | Masserini, Bruneri, Masetti | Lambretta | 10. 38" | * 103,500 |
| 3000 km. | Masserini, Bruneri, Masetti | Lambretta | 20. 32" | * 98,200 |
| 4000 km. | Masserini, Bruneri, Masetti | Lambretta | 41. 7' | * 97,300 |
| 5000 km. | Masserini, Bruneri, Masetti | Lambretta | 51.8' | * 97,800 |
| * 10 Mgl. | Ferri, Poggi | Lambretta | 6'11" | * 155,700 |
| * 50 Mgl. | Ferri, Poggi | Lambretta | 29'59" | * 160,950 |
| * 100 Mgl. | Ferri, Poggi | Lambretta | 1. 52" | * 158,610 |
| * 500 Mgl. | Ambrosini, Ferri, Rizzi | Lambretta | 6. 2' 8" | * 133,200 |
| *1000 Mgl. | Ambrosini, Ferri, Rizzi | Lambretta | 12. 8' | * 132,700 |
| 2000 Mgl. | Masserini, Bruneri, Masetti | Lambretta | 33. 2' | * 97,500 |
| 3000 Mgl. | Masserini, Bruneri, Masetti | Lambretta | 49.24' | * 97,800 |
| * 1 ora | Ferri | Lambretta | km. 158,375 | * 158,375 |
| 2 ore | Ferri, Masetti | Lambretta | * 283,200 | * 142,100 |
| 3 ore | Ambrosini, Masetti, Ferri | Lambretta | * 416,700 | * 139,900 |
| 4 ore | Ambrosini, Masetti, Ferri | Lambretta | * 550,000 | * 137,500 |
| 5 ore | Ambrosini, Ferri, Rizzi | Lambretta | * 668,000 | * 133,700 |
| 6 ore | Ambrosini, Ferri, Rizzi | Lambretta | * 799,000 | * 133,100 |
| * 7 ore | Ambrosini, Ferri, Rizzi | Lambretta | * 927,000 | * 132,400 |
| * 8 ore | Ambrosini, Ferri, Rizzi | Lambretta | * 1062,000 | * 132,800 |
| * 9 ore | Ambrosini, Ferri, Rizzi | Lambretta | * 1192,000 | * 132,400 |
| * 10 ore | Ambrosini, Ferri, Rizzi | Lambretta | * 1326,000 | * 132,600 |
| * 11 ore | Ambrosini, Ferri, Rizzi | Lambretta | * 1455,000 | * 132,300 |
| * 12 ore | Ambrosini, Ferri, Rizzi | Lambretta | * 1593,000 | * 132,500 |
| ** 24 ore | Masserini, Bruneri, Masetti | Lambretta | * 2450,000 | * 102,100 |
| ** 48 ore | Masserini, Bruneri, Masetti | Lambretta | * 4687,000 | * 97,800 |

** Validi anche per le classi 250 e 175 cc.

* Validi anche per la classe 175 cc. - Parecchi primati, che sarebbero stati validi anche per la classe 175 cc. non lo sono ufficialmente perché all'epoca del tentativo un regolamento internazionale, ora decaduto, codificava che i record erano ritenuti tali nelle sole cilindrate alle quali appartenevano nei rispettivi tentativi di primati

Primati della classe 250.

| Distanza o tempi | Pilota | Marca | Tempo impiegato o distanza percorsa | Media |
|---------------------|--------------------------------------|-----------------|---|-----------|
| Km. lanciato . | Alberti | Guzzi | 19"9/100 | media 211 |
| km. da fermo . | Sandri | Guzzi | 25"4/100 | " 143 |
| 5 km. lanc. . . . | Sandri | Guzzi | 1'29"2/100 | " 202 |
| 1 Mgl. lanciato | Alberti | Guzzi | 27"4/100 | " 212 |
| 1 Mgl. da fer. | Sandri | Guzzi | 38"3/100 | " 160 |
| 5 Mgl. lanciate | Sandri | Guzzi | 2'23"8/100 | " 201 |
| * 10 km. | Sandri | Guzzi | 3'9" | " 191 |
| * 50 km. | Tenni | Guzzi | 16'36" | " 183 |
| * 100 km. | Tenni | Guzzi | 33'38" | " 178 |
| 500 km. | Ruffo, Leoni, Ander- son | Guzzi | 3'20" | " 150 |
| 1000 km. | Ruffo e C. | Guzzi | 6'54" | " 144,900 |
| 2000 km. | Masserini e C. | Lambretta | 19'20" | " 103,200 |
| * 10 Mgl. | Sandri | Guzzi | 4'37" | " 195 |
| * 50 Mgl. | Tenni | Guzzi | 27'10" | " 178 |
| * 100 Mgl. | Tenni | Guzzi | 33'40" | " 180 |
| 500 Mgl. | Ruffo e C. | Guzzi | 5'29" | " 145,600 |
| *1000 Mgl. | Lorenzetti e C. | Guzzi | in 11.30'53" | " 129,760 |
| * 1 ora | Tenni | Guzzi | km. 180,500 | " 180,500 |
| 2 ore | Anderson | Guzzi | " 319,400 | " 160 |
| 3 ore | Ruffo e C. | Guzzi | " 449,400 | " 150 |
| 4 ore | Ruffo e C. | Guzzi | " 594,000 | " 148,500 |
| 5 ore | Ruffo e C. | Guzzi | " 740,000 | " 148,100 |
| 6 ore | Ruffo e C. | Guzzi | " 879,000 | " 146,600 |
| 7 ore | Ruffo e C. | Guzzi | " 1014,000 | " 144,900 |
| 8 ore | Ruffo e C. | Guzzi | " 1156,000 | " 144,500 |
| 9 ore | Lorenzetti, Ruffo, Anderson | Guzzi | " 1258,775 | " 129,860 |
| 10 ore | Lorenzetti e C. | Guzzi | " 1396,790 | " 129,600 |
| * 11 ore | Lorenzetti e C. | Guzzi | " 1536,970 | " 129,720 |
| * 12 ore | Lorenzetti e C. | Guzzi | " 1678,178 | " 129,850 |
| 24 ore | Masserini e C. | Lambretta | km. 2450,000 | " 102,100 |
| * 48 ore | Masserini e C. | Lambretta | " 4687,000 | " 97,600 |

* Valevoli anche per la classe 250.

Primati della classe 300.

| Distanza o tempi | Pilota | Marca | Tempo impiegato o distanza percorsa | Media |
|---------------------|--------------------|-----------------|---|-----------|
| **Km lanciato . | Herz | N.S.U. | 12"4/100 | media 290 |
| km. da fermo . | Taruffi | Gilera | 34"1/100 | " 159 |
| **5 km. lanciati | Henne | B.M.W. | 1'6"6/100 | " 279 |
| **1 Mgl. lanc. . | Herz | N.S.U. | 29"2/100 | " 288 |
| 1 Mgl. da fer. | Taruffi | Gilera | 33"8/100 | " 171 |
| **5 Mgl. lanc. . | Henne | B.M.W. | 1'52"2/100 | " 258 |
| ** 10 km. | Taruffi | Gilera | 2'42" | " 222 |
| ** 50 km. | Taruffi | Gilera | 15'2" | " 200 |
| ** 100 km. | Taruffi | Gilera | 29'48" | " 201 |
| 500 km. | Doran, Feath. | A.J.S. | 3.42' | " 185,100 |
| **1000 km. | Milhoux e C. | P.N. | 6.26' | " 155,100 |
| 2000 km. | Monneret e C. | Monet Goy. | 14.23' | " 137,400 |
| 3000 km. | Monneret e C. | Monet Goy. | 22.31' | " 134,200 |
| ** 10 Mgl. | Taruffi | Gilera | 4'31" | " 214 |
| ** 50 Mgl. | Taruffi | Gilera | 23'28" | " 206 |
| ** 100 Mgl. | Taruffi | Gilera | 47.22" | " 204 |
| * 500 Mgl. | West, Graham | A.J.S. | 4.40' | " 172,200 |
| 1000 Mgl. | Monneret e C. | Monet Goy. | 11.24' | " 141,200 |
| 2000 Mgl. | Monneret e C. | Monet Goy. | 23.18' | " 134,200 |
| ** 1 ora | Taruffi | Gilera | km. 205,200 | " 205,200 |
| 2 ore | Doran, Feath. | A.J.S. | " 370,200 | " 185 |
| ** 3 ore | West e C. | A.J.S. | " 524 | " 174,700 |
| ** 4 ore | West e C. | A.J.S. | " 692 | " 172,500 |
| ** 5 ore | West e C. | A.J.S. | " 862 | " 172,400 |
| ** 6 ore | Milhoux e C. | P.N. | " 934 | " 155,700 |
| 7 ore | Milhoux e C. | P.N. | " 1035 | " 147,600 |
| 8 ore | Monneret e C. | Monet Goy. | " 1126 | " 146,800 |
| 9 ore | Monneret e C. | Monet Goy. | " 1272 | " 141,200 |
| 10 ore | Monneret e C. | Monet Goy. | " 1413 | " 141,400 |
| 11 ore | Monneret e C. | Monet Goy. | " 1553 | " 141,200 |
| 12 ore | Monneret e C. | Monet Goy. | " 1693 | " 141,200 |
| 24 ore | Monneret e C. | Monet Goy. | " 3224 | " 134,200 |

* Valevoli anche per la classe 250 cc.

** Valevoli anche per la classi 250 e 1000 cc.

Primato mondiale dell'ora.

| Data | Pilota | Marca | Media |
|------|-----------------|---------------|---------|
| 1909 | Mc Nab | Triumph Jap | 77.613 |
| 1909 | Bowen | Bat Jap | 95.396 |
| 1909 | Codfrey | Rex | 96.184 |
| 1910 | Newsome | Triumph | 96.301 |
| 1911 | Sorridge | Rudge | 97.275 |
| 1911 | Worvel | Triumph | 101.554 |
| 1911 | Stanhope Spenc. | Rudge | 105.339 |
| 1912 | E. Stanley | Singer | 108.339 |
| 1920 | Emerson | A.B.C. | 109.320 |
| 1920 | Emerson | A.B.C. | 113.362 |
| 1920 | Horsman | Norton | 115.334 |
| 1920 | Horsman | Norton | 116.649 |
| 1921 | Emerson | Douglas | 117.290 |
| 1921 | Horsman | Norton | 118.087 |
| 1921 | Emerson | Douglas | 119.524 |
| 1921 | Halford | Triumph | 123.497 |
| 1922 | Emerson | Douglas | 126.991 |
| 1923 | Denley | Norton | 133.035 |
| 1923 | Denley | Norton | 137.160 |
| 1923 | Denley | Norton | 137.736 |
| 1923 | Horsman | Triumph | 139.240 |
| 1924 | Denley | Norton | 140.135 |
| 1924 | Horsman | Triumph | 141.955 |
| 1924 | Richard | Peugeot | 142.340 |
| 1925 | Horsman | Triumph | 143.330 |
| 1925 | Dixon | Douglas | 144.709 |
| 1925 | Horsman | Triumph | 146.113 |
| 1926 | Handley | Rex Acme | 146.777 |
| 1926 | Horsman | Triumph | 151.482 |
| 1927 | Denley | Norton | 153.296 |
| 1927 | Denley | Norton | 161.860 |
| 1928 | Lacey | Grindlay P.J. | 166.250 |
| 1929 | Lacey | Grindlay P.J. | 169.390 |
| 1929 | Nott | Rudge | 171.390 |
| 1930 | Denley | A.J.S. | 174.780 |
| 1931 | Lacey | Norton | 178.318 |
| 1934 | Guthrie | Norton | 186.613 |
| 1937 | Taruffi | Gilera | 195.106 |
| 1939 | Taruffi | Gilera | 200.300 |

Il Libro d'Oro del G. P. delle Nazioni.

| Località | Anno | Vincitore | Marca | Percorso | Media |
|----------|------|--------------|------------------|----------|---------|
| Monza | 1922 | Gnesa | 350 Garelli | 400 | 101.298 |
| | | Fieschi | 500 Douglas | 400 | 100.775 |
| | | RUGGERI | 1000 H. Davidson | 400 | 104.323 |
| Monza | 1923 | Gnesa | 350 A.J.S. | 400 | 107.766 |
| | | GILLARD | 500 Peugeot | 400 | 120.431 |
| Monza | 1924 | M. Van Geert | 250 Rusch | 200 | 101.941 |
| | | J. Simpson | 350 A.J.S. | 300 | 113.605 |
| | | MENTASTI | 500 Guzzi | 400 | 130.647 |
| Monza | 1925 | Cavedagna | 125 G.D. | 200 | 89.820 |
| | | Vaga | 175 Maffei | 200 | 90.207 |
| | | Portier | 250 New Gerard | 200 | 112.725 |
| | | NUVOLARI | 350 Bianchi | 300 | 123.498 |
| | | Revelli | 500 G.R. | 400 | 112.147 |
| Monza | 1926 | Baschieri | 125 G.D. | 200 | 104.347 |
| | | Zacchetti | 175 Miller | 200 | 105.688 |
| | | Prini | 250 Guzzi | 200 | 126.392 |
| | | Nuvolari | 350 Bianchi | 200 | 129.491 |
| | | VARZI | 500 Sunbeam | 400 | 135.375 |
| Monza | 1927 | Morini | 125 M.M. | 200 | 98.522 |
| | | Benelli | 175 Benelli | 200 | 109.339 |
| | | Prini | 250 Guzzi | 300 | 127.500 |
| | | Nuvolari | 350 Bianchi | 400 | 135.499 |
| | | ARCANGELI | 500 Sunbeam | 400 | 136.973 |
| Monza | 1928 | Del Monte | 125 M.M. | 200 | 104.389 |
| | | Geiss | 175 D.K.W. | 200 | 115.340 |
| | | Gherzi M. | 250 Guzzi | 300 | 127.343 |
| | | NUVOLARI | 350 Bianchi | 400 | 130.335 |
| | | Francone | 500 Sunbeam | 400 | 129.171 |
| Monza | 1929 | Landi | 125 Morini | 200 | 98.882 |
| | | Baschieri | 175 Benelli | 200 | 114.768 |
| | | Truzzi | 250 Guzzi | 200 | 123.409 |
| | | Moretti A. | 350 Bianchi | 400 | 127.752 |
| | | VARZI | 500 Sunbeam | 400 | 137.696 |
| Monza | 1930 | Benelli | 175 Benelli | 137,220 | 112.342 |
| | | Truzzi | 250 Guzzi | 210 | 120.912 |
| | | Barzanti | 350 Motosacoche | 280 | 126.382 |
| | | BULLUS | 500 N.S.U. | 280 | 128.793 |
| Monza | 1931 | Benelli | 175 Benelli | 137,220 | 106.210 |
| | | Brusi | 250 Guzzi | 171,525 | 107.569 |
| | | Landi | 350 Velocette | 265,820 | 120.255 |
| | | HICKS | 500 A.J.S. | 274,440 | 123.245 |
| | | | | | |
| Roma | 1933 | Lama | 175 M.M. | 163 | 114.631 |
| | | Brusi | 250 Guzzi | 163 | 126.183 |
| | | Pigorini | 350 Rudge | 196 | 127.720 |
| | | FUMAGALLI | 500 Miller | 196 | 148.087 |

| Località | Anno | Vincitore | Marca | Percorso | Media |
|----------|------|------------------------|---------------------------|----------|---------|
| Roma | 1934 | Rossetti | 175 Benelli | 163 | 131.981 |
| | | Brusi | 250 Guzzi | 163 | 131.068 |
| | | Pigorini | 250 Rudge | 196 | 135.901 |
| | | TENNI | 500 Guzzi | 196 | 150.708 |
| Monza | 1935 | Pigorini | 250 Guzzi | 300 | 146.460 |
| | | Colemba | 350 Norton | 300 | 143.161 |
| | | BANDINI | 500 Guzzi | 300 | 164.678 |
| Monza | 1936 | Aldrighetti | 250 Guzzi | 300 | 148.539 |
| | | Sunqvist | 350 Husqvarna | 300 | 142.642 |
| | | TENNI | 500 Guzzi | 300 | 143.906 |
| Monza | 1937 | Pegani | 250 Guzzi | 300 | 143.378 |
| | | Mellers | 350 Velocette | 300 | 142.790 |
| | | ALDRIGHETTI | 500 Gilera | 300 | 169.029 |
| Monza | 1938 | Soprani | 250 Benelli | 300,699 | 140.127 |
| | | Mellers | 350 Velocette | 300,699 | 138.385 |
| | | MEJER | 500 B.M.W. | 300,699 | 157.136 |
| Milano | 1947 | Martelli | 250 Guzzi | 341,500 | 161.645 |
| | | ARTESIANI | 500 Gilera | 341,500 | 168.675 |
| Pavia | 1948 | Bertoni | 125 M.V. | 150 | 100.749 |
| | | Ruffe | 250 Guzzi | 200 | 126.293 |
| | | MASSERINI | 500 Gilera | 250 | 137.808 |
| Monza | 1949 | Gianni Leoni | 125 Mondial | 113,400 | 125.890 |
| | | Ambrosini | 250 Benelli | 151 | 144.234 |
| | | Oliver | side Norton 600 | 100,800 | 139.298 |
| | | PAGANI | 500 Gilera | 201,400 | 157.883 |
| Monza | 1950 | Gianni Leoni | 125 Mondial | 100,800 | 132.206 |
| | | Ambrosini | 250 Benelli | 201,400 | 145.689 |
| | | Duke | 350 Norton | 151,200 | 152.985 |
| | | DUKE | 500 Norton | 201,900 | 164.730 |
| | | Oliver | side Norton 300 | 100,800 | 138.324 |
| Monza | 1951 | Ubbiali C. | 125 Mondial | | 136.194 |
| | | Lorenzetti | 250 Guzzi | | 143.790 |
| | | Duke | 350 Norton | | 157.778 |
| | | MILANI ALFR. | 500 Gilera | | 169.392 |
| | | Milani Alb. | side Gilera | | 142.943 |

I primati di Monza sul giro.

Classe 125 - 6° di Ubbiali in 2'45"3, media km. 136,956 — Classe 250 - 10° di Ruffe in 2'29"1, media km. 152,113 — Classe 350 - 21° di Duke in 2'19"8, media km. 162,231 — Classe 500 - 8° di Milani Alfredo in 2'11"4, media km. 172,602 - Classe 500 side - 9° di Oliver in 2'34"7, media km. 145,066.

L'albo d'oro dei campioni d'Italia

ANNO 1920

| | |
|----------------------|------------------|
| Cat. 250 cc. | Calvi Pietro |
| » 500 cc. | Nazzaro Biagio |
| » 750 cc. | Appiani Virginio |
| » 1000 cc. | Winkler Edoardo |

ANNO 1921

| | |
|----------------------|------------------|
| Cat. 350 cc. | Garanzini Oreste |
| » 500 cc. | Vailati Ernesto |
| » 750 cc. | Rava Augusto |
| » 1000 cc. | Nazzaro Biagio |

ANNO 1922

Non effettuato

ANNO 1923

| | |
|----------------------|------------------|
| Cat. 250 cc. | Garanzini Oreste |
| » 350 cc. | Vanzì Achille |
| » 500 cc. | Opassi Pierino |
| » 750 cc. | Rava Augusto |
| » 1000 cc. | Ruggeri Amedeo |

ANNO 1924

| | |
|----------------------|--------------------|
| Cat. 250 cc. | Gianoglio Giovanni |
| » 350 cc. | Raggi Olinde |
| » 500 cc. | Nuvolari Tazio |
| » 1000 cc. | Faraglia Umberto |

ANNO 1925

| | |
|----------------------|---------------|
| Cat. 250 cc. | Maffei Miro |
| » 350 cc. | Gherzi Pietro |
| » 500 cc. | Snetti Mario |

ANNO 1926

| | |
|----------------------|------------------|
| Cat. 175 cc. | Faraglia Umberto |
| » 250 cc. | Panella Alfredo |
| » 350 cc. | Nuvolari Tazio |
| » 500 cc. | Vanzì Achille |

ANNO 1927

| | |
|----------------------|-------------------|
| Cat. 175 cc. | Benelli Tonino |
| » 250 cc. | Cimatti Arrigo |
| » 350 cc. | Macchi Luigi |
| » 500 cc. | Quattrocchi Luigi |

ANNO 1928

| | |
|----------------------|-----------------|
| Cat. 125 cc. | Mariani Enrico |
| » 175 cc. | Benelli Tonino |
| » 250 cc. | Raccagni Ugo |
| » 350 cc. | Meretti Amleato |
| » 500 cc. | Bandini Terzo |
| » 500 cc. | Colemba Mario |

ANNO 1929

| | |
|----------------------|-----------------|
| Cat. 175 cc. | Panella Alfredo |
| » 250 cc. | Prini Ugo |
| » 350 cc. | Meretti Amleato |
| » 500 cc. | Colemba Mario |

ANNO 1930

| | |
|----------------------|-----------------|
| Cat. 175 cc. | Benelli Tonino |
| » 250 cc. | Panella Alfredo |
| » 350 cc. | Gherzi Mario |
| » 500 cc. | Bandini Terzo |

ANNO 1931

| | |
|----------------------|-----------------|
| Cat. 175 cc. | Benelli Tonino |
| » 250 cc. | Panella Alfredo |
| » 350 cc. | Cerate Guido |
| » 500 cc. | Bandini Terzo |

ANNO 1932

| | |
|-----------------------|---------------------|
| Classe 175 cc. I cat. | Baschieri Carlo |
| » 250 cc. I » | Brusi Riccardo |
| » 350 cc. I » | Susini Federico |
| » 500 cc. I » | Bandini Terzo |
| » 175 cc. II » | Gualandri Gualtiero |
| » 250 cc. II » | Cannosi Luigi |
| » 350 cc. II » | Feola Giovanni |
| » 500 cc. II » | Cavanna Gino |

ANNO 1933

| | |
|-----------------------|----------------------|
| Classe 175 cc. I cat. | Serafini Dorino |
| » 250 cc. I » | Panella Alfredo |
| » 350 cc. I » | Rossetti Amleato |
| » 500 cc. I » | Aldrighetti Giordano |
| » 175 cc. II » | Bonazzi Luigi |
| » 250 cc. II » | Piccolo Mario |
| » 350 cc. II » | Fantuzzi Luigi |
| » 500 cc. II » | Cecate Pietro |

ANNO 1934

Classe 175 cc. Rossetti Amilcare
 » 250 cc. Pagani Nello
 » 350 cc. Pigorini Aldo
 » 500 cc. Tenni Omobono

ANNO 1935

Classe 250 cc. I cat. Pigorini Aldo
 » 350 cc. I » Nocchi Biagio
 » 500 cc. I » Tenni Omobono
 » 250 cc. II » Robbiani Angelo
 » 350 cc. II » Corbolotti Giulio
 » 500 cc. II » De Giovanni Mario

ANNO 1936

Classe 250 cc. Cavaciuti Celeste
 » 350 cc. Milani Angelo
 » 500 cc. Serafini Dorino

ANNO 1937

Classe 250 cc. Pagani Nello
 » 350 cc. Rossetti Amilcare
 » 500 cc. Sandri Guglielmo

ANNO 1938

Classe 250 cc. Pagani Nello
 » 350 cc. Mangione Michele
 » 500 cc. Aldrighetti Giordano

ANNO 1939

Classe 250 cc. Rossetti Amilcare
 » 350 cc. Bernardoni Aldo
 » 500 cc. Lama Francesco

ANNI 1940-41-42-43-44-45

Non disputati

ANNO 1946

Classe 250 cc. Martelli Nino
 » 500 cc. Nello Pagani

ANNO 1951

Classe 125 cc. I cat. corsa Ubbiali Carlo
 » 250 cc. I » » Ruffo Bruno
 » 500 cc. I » » Pagani Nello

ANNO 1947

Classe 250 cc. I cat. Ambrosini Dario
 » 500 cc. I » Tenni Omobono
 » 250 cc. II » Milani Alfredo
 » 500 cc. II » Artesiani Arciso
 » 250 cc. III » Scopigno Elio
 » 500 cc. III » Castellanza Teresio
 Motocarrozzi: I, II cat. Toni Fausto

ANNO 1948

Classe 250 cc. I cat. Lorenzetti Enrico
 » 500 cc. I » Bertacchini Bruno
 » 250 cc. II » Scopigno Elio
 » 500 cc. II » Monari Medardo
 » 250 cc. III » Cavaciuti Piero
 » 500 cc. III » Battisti Walter
 » 125 cc. I e II cat. Alberti Raffaele
 Motocarrozzi I e II cat. Frigerio Ercole

ANNO 1949

Classe 125 cc. I cat. Masetti Umberto
 » 250 cc. I » Ruffo Bruno
 » 500 cc. I » Lorenzetti Enrico
 » 125 cc. II » Masetti Umberto
 » 250 cc. II » Piergiovanni Filod.
 » 500 cc. II » Valdinoci Oriando
 » 250 cc. III » Perosino Giovanni
 » 500 cc. III » Ceglie Antonio
 Motocarrozzi: I e II cat. Frigerio Ercole

ANNO 1950

Classe 250 cc. I cat. corsa Ambrosini D.
 » 500 cc. I » » Masetti U.
 » 125 cc. II » » Ubbiali Carlo
 » 250 cc. I » sport Leoni Gianni
 » 500 cc. I » » Masetti U.
 » 125 cc. II » » Bertoni F.
 » 250 cc. II » » Tagliapietra G.
 » 500 cc. II » » Galbiati G.
 » 250 cc. III » » Vischio Lelio
 » 500 cc. III » » Rovati Mario
 Motocarrozzi: I e II cat. Frigerio Ercole



RAFFAELE ALBERTI

Lunga la carriera del buon Raffaele, nato a Milano il 14 settembre 1907, e purtroppo troncata quando l'ardimentoso atleta aveva ancora molte frecce per il suo arco. Iniziò giovanissimo a correre (1926) e il suo esordio collimò con la vittoria nel Circuito delle Alpi Orobie in sella a una Zundapp (Alberti in quel periodo era meccanico nelle officine Zundapp). A questo successo ne seguirono molti altri, sempre nelle categorie 250 cc. e 500 cc. Da ricordare il trionfo nel Gran Premio di Monza del 1947 (con una Guzzi 250).

In particolare, però, Alberti si era dedicato ai primati e fra i suoi tentativi, pienamente riusciti, meritano una citazione quello colto con la Benelli 250 sull'autostrada Firenze-Mare (181,818 sul chilometro lanciato) e quelli ottenuti a Montlhéry — con Ruffo e Gianni Leoni — su Guzzi 75, il 14 settembre 1950 (116 orari sui 100 Km. con partenza da fermo).

Ultimamente correva soltanto sulle 125, e i circuiti di Casale, Lugano, Milano e Ospedaletti registrarono altrettanti suoi netti trionfi. Poi giunse il 6 maggio, e a Ferrara i migliori della « 125 » presero il via; tragico inizio, però, perchè numerosi concorrenti vennero coinvolti in una paurosa caduta. Fra questi Alberti.

Le ferite riportate dal milanese resero purtroppo vani gli interventi dei sanitari. Finiva così la carriera di questo audacissimo centauro.



G. ALDRIGHETTI

Quando fu stanco di giocare al calcio e di far parte di una squadra di disco su ghiaccio Aldrighetti, che era nato a Milano il 14 novembre 1905, si dedicò con passione al motociclismo e nel 1929, con una vecchia New Hudson, iniziò la sua carriera prendendo parte al circuito del Lario.

Rapida quindi l'ascesa: nel 1930 faceva suo il titolo nazionale dei « seconda »; la stagione seguente lo vedeva primo nel circuito delle Prealpi Varesine, nella « 24 ore » di Milano, nel circuito di Arona, nel circuito di Rapallo e nella Pontedecimo-Bocchetta. Sei grandi vittorie nel 1932: ad Alessandria, Coppa del Mare, Faenza, Lugo e Rapallo (in questo circuito vittoria nelle classi 250 e 500). Il 1933 lo laurea campione nazionale assoluto grazie ai successi ottenuti a Torino, Stradella, circuito dell'Adriatico, Alessandria, Carate, Foggia e Pescara. Vita dura nel 1934 per Aldrighetti che aveva per avversari i vari Tenni, Bandini e Amilcare Moretti sulle meravigliose Guzzi. Purtroppo vinse ad Asti, Parma, Verona e nella Targa Florio.

Aldrighetti passò quindi alla Guzzi, ma data la ridotta attività (era vanto in periodo di sanzioni) non ebbe modo di dare piena dimostrazione delle sue forze. Vinse però a Monza nelle « 250 » battendo anche le « 350 » e giunse secondo, ad un soffio da Tenni, nella gara riservata alle « 500 ».

Nel 1938 compì l'impresa insuperabile di vincere la Milano-Taranto a 117,879 di media, poi forse stanco delle « due » ruote passò all'automobilismo e al volante dell'Alfa Romeo si piazzò onorevolmente a Tripoli e a Livorno. L'11 agosto 1939 durante le prove del circuito di Pescara usciva di strada riportando ustioni che, pur palesatesi in un primo tempo di non gravissima entità, dovevano però causarne la morte.



Nato a Cesena il 7 marzo 1918 Dario Ambrosini dimostrò presto una grande passione per i motori ed in particolare per le motociclette. In poco tempo di questi veicoli a due ruote imparò tutti i segreti e l'arte della guida non ebbe più misteri per il futuro campione del mondo.

Nel 1946 era nei «seconda» categoria inimitabile. Suoi i primi posti su Guzzi 250, nei circuiti di Cesena, Fiesole, Riccione, Pescara, Giallanova, Piacenza, Ravenna e Mantova. Nella stagione successiva passava in «prima» e conquistava il titolo italiano nelle «250». Vincendo inoltre nettamente il G. P. di Zurigo e il circuito di Lagano.

La collana delle vittorie aumentava notevolmente nel 1948 con i successi nei circuiti di Cesena, di Monza, di Porrentruy, di Sanremo e nei Gran Premi di Ginevra e di Lagano. Nel 1949 Ambrosini passava alla Benelli e con questa macchina s'imponne a Fiorenze, Voghera, Olten, Cesena, Riccione, Mantova e nel Gran Premio delle Nazioni a Mosca.

Anno trionfale il 1949 per il campione: la serie di successi l'inizia nella pista di Montlhéry dove, con Masetti e Masserini, stabilisce sui nuovi primati mondiali con una Lambretta 125. A questo exploit fanno seguito le vittorie nel circuito di Olten, nel Tourist Trophy, nel circuito di Macerata, nel Gran Premio Svizzero e nel Gran Premio delle Nazioni. Si classifica inoltre terzo nel G. P. di Erlen e nel circuito di Ferrara. Conquista così il titolo di campione mondiale e di campione d'Italia della categoria «250».

Il 1951 si era iniziato sotto i migliori auspici. Purtroppo il 14 luglio ad Albi, durante le prove del circuito omonimo, un incidente mortale faceva chiudere per sempre il libro d'oro di questo grande campione.

DARIO AMBROSINI



Ecco un altro campione che ha «sfondato» soltanto in questo dopoguerra. Prima dell'inizio della seconda conflazione mondiale Bandirola aveva preso parte a molte gare fra i «terza» e «seconda» categoria, ma soltanto nel 1946 (era allora passato fra i «prima») dimostrò di trovarsi bene fra i campioni e di poter, in certi casi, anche dattar legge.

La sua prima vittoria è del 12 maggio 1946 a Luino nella gara valevole per il campionato italiano (Bandirola correva allora sulla Gilera 500, moto che abbandonerà solo al termine del 1950). Nella medesima stagione ottiene il pieno successo anche a Fiesole e a Biella (in queste due gare nei giri più veloci: 111,669 a Fiesole; 84,212 a Biella) e numerosi e ottimi piazzamenti in altre gare. La stagione 1947 può essere sintetizzata in tre vittorie: a Sanremo, a Locarno e nel circuito di Monte Berico.

Nel 1948 la fortuna non è troppo amica di Bandirola che deve accontentarsi di vincere a Sanremo e Cantù (sui anche i giri più veloci: 93,280 a Sanremo, 92,781 a Cantù), di piazzarsi secondo a Bari e a Bergamo mentre nel circuito di Monza per un guasto è costretto a rinunciare alla lotta per il primo posto (suo il giro più veloce alla media di 101,936) e termina in ottava posizione. Nulle di grande nel 1949; due vittorie nel 1950, sempre pilotando la Gilera 500: nel circuito di Ferrara e nel circuito di Bergamo.

Nel 1951, ingaggiato dalla M.V., ha ancora ribadito le sue classe e se i successi si sono fatti desiderare ciò non è tanto da addibitarsi al pilota quanto al vero meccanico che, essendo di nuova costruzione, deve essere messo perfettamente a punto. Quando ciò avverrà, allora saranno dolori per gli avversari di Carlo Bandirola, pilota di gran classe.

CARLO BANDIROLA



È nato a Marzabotto, in provincia di Bologna, il 22 gennaio 1922. Cominciò a farsi luce nell'immediato dopoguerra con una serie di profondi prestazioni che richiamarono su di lui l'attenzione dei tecnici e dei critici. Nel 1947 conquistò — è allora nei «seconda» categoria — il campionato italiano delle «500», s'impose nel circuito di Legnano e nel Gran Premio delle Nazioni a Milano. Inoltre si classifica terzo nel circuito di Firenze e quarto nel circuito di Carrozzola.

Nella stagione seguente, sempre in sella ad una Gilera 500, vince il circuito di Lagano (suo anche il giro più veloce) e il circuito di Traviso. Di notevole anche il terzo posto acquisito sulla pista di Monza nel Gran Premio d'Autunno. Più ricco il ruolo di «marchia di Artesiani» nel 1949. Ecco in ordine cronologico i piazzamenti ottenuti nelle varie gare di quella stagione: terzo al circuito di Sanremo, quarto al circuito di Varese, secondo nel Gran Premio della Svizzera, terzo nel Gran Premio di Aosta, secondo nel Gran Premio del Belgio (suo il giro più veloce), secondo nel Gran Premio delle Nazioni a Mosca.

La stagione da poco ultimata non è stata troppo favorevole al bolognese che pur prendendo parte a tutti i Gran Premi non ha mai potuto, per incidenti meccanici, afferrare la vittoria, anzi più volte è stato costretto al ritiro. Di notevole, per quanto riguarda i circuiti, il terzo posto nel Gran Premio di Spagna. Però se la fortuna non gli è stata troppo amica nelle prove su circuito non bisogna dimenticare che Arciso Artesiani, che da due anni fa parte della squadra della M.V., ha vinto l'edizione 1951 della Milano-Taranto (categoria corsa 500), gemma che dà lustro al libro d'oro del valeroso centauro bolognese.

ARCISO ARTESIANI



È una delle figure più rappresentative dello sport motociclistico italiano. Quasi timoroso, cominciò a servirsi della motocicletta, ma a questo inizio calmo fece seguito un susseguirsi di prestazioni a ritmo vertiginoso e fu allora facile per il pesarese (Tonino Benelli era nato a Pesaro nel 1903) la conquista delle più alte vette.

Oltre a far suo per quattro anni consecutivi (1928-1931) il titolo italiano, Benelli trionfò tre volte nel circuito del Lario, quattro volte nel G. P. delle Nazioni, due volte nel Gran Premio del M.C.I. e nel Gran Premio Reale, una volta nel Gran Premio di Francia. Queste le più belle vittorie stralciate dal nostro libro d'oro del pesarese.

Nel 1932, durante lo svolgimento del circuito del Tigliario, a causa di una rovinosa caduta, Benelli dovette essere ricoverato d'urgenza all'ospedale. Per più giorni si temette della sua vita, poi fortunatamente la forte fibra del corridore ebbe il sopravvento ad ogni pericolo esult. Tonino decise di abbandonare lo sport attivo per dedicarsi interamente alla sua fabbrica, già nota in Italia e all'estero.

Il desiderio della velocità era ancora forte nell'ex campione e, forse per questo motivo, Benelli cercava volentieri di collaudare la moto. La sciagura accadde il 27 settembre 1937: sul nastro stradale della Pesaro-Riccione, mentre a tutto gas provava un nuovo modello, Tonino non poteva — con precisione non si conoscono mai le cause — evitare lo scontro con una vettura e perì in seguito alle gravi ferite riportate.

TONINO BENELLI



Nato nel veronese (1914), ma monzese d'adozione, soltanto negli ultimi anni della carriera era salito alla ribalta della notorietà. Da giovane aveva praticato il pugilato vincendo molti incontri per K. O., grazie al suo pesante e fulmineo destro. Quindi abbandonò questo sport — imbattuto — per dedicarsi interamente alla moto. I primi passi furono alquanto incerti e per diversi motivi non riuscì a porre in evidenza le sue doti non comuni di corridore. Soltanto dal 1946 riuscì ad ottenere quelle soddisfazioni alle quali da lungo tempo mirava.

Ecco il suo libro d'oro chiuso tragicamente nel 1950, ed esattamente il 23 aprile. Quel giorno, mentre pilotava una Gilera 500 sul circuito di Sanremo, gli si affiancò, invisibile, la sfortuna. Inutili i tentativi di raddrizzare la macchina che sbandava, inutile l'ultima rabbiosa accelerata...

1946: primo nel circuito di Gornate; secondo ad Arona, Carate Brianza, Genova, Legnano; terzo a Mantova; quarto a Busto Arsizio, Lecco, Treviso; quinto a Piacenza (suo giro più veloce: 114.288); settimo a Pesaro e a Voghera. — 1947: primo nel circuito «Primavera» a Carzeto; ottimi piazzamenti nelle altre gare. — 1948: secondo a Foggia, Lugano, Sanremo; quarto a Monza; sesto nel G. P. d'Autunno (Monza). — 1949: secondo nella prova di campionato mondiale ad Assen (Mondial 125), a Recanati; quarto a Verona, Bergamo; quinto a Pau, Ferrara, Sanremo. — 1950: terzo nel G. P. di Spagna; quinto a Pau.

OSCAR CLEMENCICH



E' un «vecchio» del motociclismo essendo nato a Wallasey il 14 settembre 1911, purtuttavia è sempre validamente sulla breccia. La sua prima corsa, che si è conclusa con un ritiro, la fece a Liverpool su una Jap 350. L'anno dopo (1929), sempre sulla Jap, si classificò secondo a Park Hall. Non contento della sua motocicletta la vendette e col ricavato, più s'intende un'aggiunta, acquistò una Rudge. Con questa moto prese parte a molte gare nel periodo 1930-1934, ma furono magri i successi e poche volte riuscì a piazzarsi onorevolmente.

Demoralizzato rinuncia a correre (1934), ma due anni dopo acquistò una moto Supreme, si allena seriamente e partecipa alla gara dell'Ulster. E' costretto al ritiro e ritorna nell'ombra fino all'anno dopo, cioè al 1937: sempre con la Supreme vince a Donington e si classifica quarto all'Ulster. Poi nulla di notevole fino alla sospensione delle attività sportive per la guerra.

Graham ritorna sulla scena nel 1947 e finalmente fa parte ufficialmente di una squadra, quella dell'A. J. S. A poco a poco si mettono in viva luce le sue possibilità e le sue doti di guidatore (bellissima la sua prestazione nel Tourist Trophy del 1947) e nel 1949, dopo dure battaglie, raggiunge la più bella delle mete: la conquista del titolo mondiale delle «500». Nei due anni successivi, cioè fino al termine dell'attuale stagione, l'inglese gareggia ancora, ma davanti alla sua moto sfrecciano quasi sempre quelle più veloci di Masetti e di Duke, e non riesce ad ottenere che qualche onorevole piazzamento.

LESLIE GRAHAM



E' uno dei più grandi campioni di questo dopoguerra. Nato a St. Helenz il 29 marzo 1923, dopo aver frequentato per un certo numero di anni le scuole si occupò — sempre nella città natale — presso l'ufficio postale, incaricato della manutenzione degli autocarri. Dimostrò di saperci fare con i motori, ma dovette ben presto abbandonare tutti i suoi sogni e dimenticare, almeno per il momento, le belle aspirazioni: era scoppiata la guerra e Geoffrey diventò un ottimo milite della difesa antiaerea di Londra.

Poi con la pace ognuno ritornò ai suoi lavori e alle sue passioni. Duke nel 1946 iniziò a correre in motocicletta e cominciò a vincere, prima gare di mediocre rilievo, quindi importanti. Presto il giovane pilota interessò alla Norton che subito lo ingaggiò.

E' dal 1949 che Geoffrey, per gli amici «Jeff» corre per la famosa Casa inglese, e in quell'anno è da ricordare la bella vittoria nel Gran Premio dell'Isola di Man. Nella stagione seguente, quella del massimo titolo a Masetti, le più belle vittorie di Duke furono ottenute nel Tourist Trophy, nell'Ulster e nel G. P. delle Nazioni a Monza (cat. 350 e 500).

Ma il 1951 è stata la grande stagione di «Jeff», e per questo motivo l'inglese non si è accontentato di un titolo mondiale, ma ne ha voluti due e due ne ha conquistati: quello della categoria 350 e quello della 500. E li vorrebbe anche per il 1952. Cosa ne pensa Masetti?

GEOFFREY DUKE



— «Il corridore dai baffoni neri e folti e dagli occhi vivaci e sinceri» — così una volta qualcuno scrisse di questo intrepido pilota della Guzzi, che dal 1946 ha inanellato una lunga serie di successi e di affermazioni sbaragliando, con la sua audacia ed il suo stile inimitabile, tutti gli avversari. Purtroppo anche questo grande campione è scomparso nel 1951 dalla scena sportiva in seguito ad un incidente mortale, sul circuito di Clady, durante le prove per il G.P. dell'Ulster, che oltre a Gianni ha troncato anche Sante Geminiani.

Nel 1946 il comasco s'imposeva nel G.P. di Campione, nel G.P. di Mendisio e nel G.P. di Lione; nella stagione successiva il suo miglior lauro lo coglieva a Lugo con la Guzzi 250, e nel 1948 scriveva il suo nome nel libro d'oro del G.P. d'Autunno a Monza.

Nel 1949, oltre a vincere a Monza, su Mondial 125, la prova valevole per il campionato del mondo, si classificava secondo, guidando la Guzzi, a Ferrara, Monza, Sanremo e Varese. L'anno seguente, oltre ottimi piazzamenti in molte gare, vince i circuiti di Bologna e di Modena e, a 132 di media, trionfa sulla pista di Monza con la Mondial 125. Inoltre con Alberti e Ruffo migliora, sulla pista di Monlhéry, molti primati mondiali.

Quest'anno, prima del tragico G.P. dell'Ulster, Leoni aveva palestrato di essere in ottima forma e a conferma di ciò, senza citare le diverse vittorie ottenute in Italia, basta ricordare la bella prestazione nella rocaforte di Mann, dove nella «125» veniva classificato al terzo posto.

GIANNI LEONI



Prima del via a Ferrara, a lungo aveva chiaccherato col meccanico, poi con meticolosa cura si era abbigliato per la corsa. Due volte Guido si era tolto il casco e due volte se lo era rimesso. Finalmente se lo sentì bene in testa e si portò sulla linea di partenza. Dal via all'incidente che tolse la vita a questo forte pilota trascorsero pochi minuti. Lo trasportarono all'ospedale e il suo casco rimase sull'erba, ai bordi del nastro asfaltato. Si concludeva così la carriera di Guido Leoni, che dal 1946 si era imposto all'attenzione dei tecnici e degli sportivi con una serie di affermazioni veramente eccezionali.

Iniziò quella stagione (Leoni partecipò alle gare sempre con la Guzzi 500) con la vittoria nel circuito di Soragna; vinse poi a Cesena; si classificò secondo a Busseto, Busto Arsizio, Carpaneto, Macerata, Mantova e Orceana; terzo a Codogno, Forlì, Piacenza, Salsomaggiore e nel G. P. della Svizzera. Nel 1947 tre le vittorie: a Carpaneto, a Monza e a Roma; due secondi posti: a Busto Arsizio e a Fidenza. Stagione in sordina quella seguente, purtuttavia Leoni vinse il circuito di Carate Brianza, si classificò secondo a Cantù, terzo a Bari, Bergamo e Monza, quarto a Lugano, quinto nel G.P. d'Autunno.

Due anni fa trionfò nei circuiti di Castelluccio, Lugano e Mantova. Fu secondo a Bergamo e a Recanati; terzo a Verona, quarto a Voghera, sesto a Ferrara, nel G.P. della Svizzera e nel G.P. del Belgio. Due belle vittorie nel 1950, la Milano-Taranto e il circuito di Bari, oltre s'intende a lusinghieri piazzamenti nelle altre corse (secondo a Sanremo, terzo nella Parma-Poggio di Berceto, quarto a Ferrara) e a riusciti attacchi a primati mondiali della 250.

Iniziava il 1951 con una sonante vittoria a Barcellona nella prova valevole per il campionato del mondo, poi giunse il nefasto 6 maggio.

GUIDO LEONI



Nato a Roma il 15 agosto 1915, Mastellari, già da ragazzo, si era appassionato ai motori ed in particolare alla motocicletta. Prese parte a qualche gara prima della guerra con scarsi risultati e soltanto alla ripresa delle attività, nel 1946, rivelò in pieno le sue possibilità. In quello anno, pur non facendo registrare alcun successo, si classificò secondo ad Arona, a Pinerolo, nello Scudo d'Abruzzo e a Varese. In tutte le gare del 1947 ottenne sempre buoni piazzamenti; fra questi sono da ricordare il secondo posto nella prova valevole per il campionato assoluto a Varese, il quarto posto a Monza e il settimo a Milano (circuito della Fiera Campionaria).

Lusinghiere affermazioni nel 1948, specie oltre Alpi: a Berna si classifica secondo, terzo a Ginevra e a Porrentruy e quinto a Lugano. Anche nelle gare italiane ottiene buoni piazzamenti, fra i quali da citare il secondo posto nel circuito di Foggia. Nessuna vittoria nella stagione seguente; però si classificava secondo ad Albi, a Lugano e a Verona; terzo a Olten e Voghera.

Buono il 1950 per il romano, che ottiene tre clamorose affermazioni a Berna, Erlen e Sciaffusa. In Italia giunge secondo a Senigallia e terzo a Cantù, Garda e Macerata. Nel 1951 aveva incominciato in sordina classificandosi terzo a Codogno e a Ferrara. Regalava poi ai suoi sostenitori due belle vittorie: nel circuito delle Mura (Bergamo) e nel circuito di Varese. Furono le sue due ultime vittorie.

Il 13 luglio, mentre si allenava per il G. P. Schotten, a grande velocità usciva di strada in una curva del circuito tedesco. Inutili e vani i soccorsi.

Un nuovo nome si aggiungeva ai caduti dello sport motociclistico.

CL. MASTELLARI



L'ex campione del mondo nacque a Parma il 4 maggio 1926. Dato che il padre era rappresentante della Gilera, Umberto non tardò molto ad apprendere tutti i segreti della motocicletta. Prima che potesse « ufficialmente » inforcare uno di questi veicoli, occorsero però molti anni, e solo nel 1946 — esattamente il 18 luglio — Masetti, con il consenso del padre che lo aiuterà validamente nel corso della sua carriera si iscrisse ad un circuito locale; nella prova riservata alle « 65 cc. » giunse secondo e in quella per motociclette della massima cilindrata (500 cc.) terzo. Nell'anno successivo, che registra la prima vittoria di Umberto, la Gilera s'interessa del ragazzo, ancora « terza » categoria.

Fa il balzo nella categoria superiore nel 1948, e sul finire della stessa stagione passa in « prima », in occasione del G. P. d'Autunno. Quindi la caccia ai titoli: nel 1949 si assicura quello per le 125 cc. con l'ausilio della Morini. Nell'anno 1950 ben tre titoli sono appannaggio del parmense: quello mondiale su Gilera 500 e quelli nazionali « corsa » e « sport », sempre su modelli della Gilera 500.

L'ultima stagione, iniziata sotto i migliori auspici (vittorie nel Gran Premio di Spagna, nel circuito di Perpignano, nel Trofeo Clemencich a Monza e nel circuito di Codogno), non si è conclusa secondo i desideri del campione... e Duke gli ha soffiato il titolo mondiale. Fra qualche mese romberanno nuovamente i motori e l'asso inglese dovrà certamente difendersi dagli attacchi di Masetti, deciso a riavere il titolo.

UMBERTO MASETTI



E' uno della vecchia generazione, quella dei Nuvolari, Varzi, Ghersi. Prima di inserirsi fra i campioni della motocicletta Amilcare si era dato da fare fra i « bicimotoristi » riuscendo ad ottenere brillanti piazzamenti e numerose vittorie. Ma non era quello il genere di corsa che potesse soddisfare chi aveva nel sangue il germe della velocità, così nel 1926 Moretti abbandonò le piccole cilindrata per le maggiori e in sella alla Garelli seppe « giostrare » così bene che al termine della stagione risultò secondo nel campionato italiano vinto da « Nivola ».

Nel 1927 fa parte della poderosa squadra della Bianchi che ha per alfiere il campione mantovano, e da quel momento ebbe inizio la lunga serie di successi che lo resero famoso. L'anno seguente conquistò il titolo italiano bissando l'impresa nel 1929. Da rammentare in quella stagione i trionfi nel G.P. Reale di Roma, nella Targa Florio, nel circuito di Mantova e nel G.P. delle Nazioni sulla pista di Monza, che doveva vederlo superbo trionfatore anche nelle prove disputatesi nel 1930.

Ai suoi innumerevoli successi stava aggiungendo guasto bloccò la trasmissione e Moretti fece un brutto capotombolo. Rimase qualche minuto a terra poi, benchè ferito e dolorante, volle riprendere la corsa verso il sud. A Firenze le sue condizioni erano tali che i dirigenti del M. C. l'obbligarono a ritirarsi. Ad oltre tre mesi d'ospedale è costretto il campione che fra l'altro nella caduta ha subito l'incrinatura alla spina dorsale. Guarito ritorna alle corse, vince ancora, ancora fa parlare di sé. Poi anche per il buon Amilcare ha inizio la parabola discendente.....

AMILCARE MORETTI



Tazio nacque il 16 novembre 1892 a Casteldario (Mantova) e già dopo pochi anni dimostrò di essere piuttosto ricco di vitalità e coraggio. A conferma di ciò ne fanno fede le molte avventure accorsegli. Soltanto dopo la prima guerra mondiale Nuvolari può realizzare uno dei suoi sogni: quello di correre in vere gare motociclistiche. E così nel 1920 s'iscrive al circuito di Cremona e vi prende parte con una Della Ferrera 350. Un guasto alla catena lo toglie di gara. A questo ritiro altri ne seguirono e in altre prove la sfortuna si dimostrò molto amica di Tazio il quale però, per nulla demoralizzato, continuò la sua marcia verso... la vittoria. E alla prima tante se ne aggiunsero che il libro d'oro del mantovano è tuttora il più ricco fra i libri d'oro dei campioni di ieri e di oggi.

Impossibile citare tutti i suoi successi e piazzamenti altrimenti molte e molte pagine di questa pubblicazione occorrerebbero per tale scopo. Elencheremo perciò le sole vittorie conseguite da Tazio con la moto preferita: la Bianchi 350 « Freccia Azzurra ». In sella a questa motocicletta nel 1924 vince la tappa Milano-Lucca del Giro d'Italia; nel 1925 è primo nella corsa di Monte Mario, nel circuito di Padova, nel circuito del Lario e nel Gran Premio F.I.C.M. a Monza. Sei vittorie del 1926: circuito Ostiense, circuito del Colle Infinito, G. P. Reale di Roma, circuito del Lario, G. P. delle Nazioni e circuito di Lodi.

Nel 1927 Nuvolari porta la Bianchi 350 nove volte al successo: circuito di Lodi, circuito di Macerata, circuito di Verona, circuito del Lario, circuito di Lugo, circuito di Vercelli, circuito di Crema, circuito dell'Infinito e G. P. delle Nazioni. Nel 1928 vince il circuito del Tigullio e il G. P. delle Nazioni e nel 1929 e 1930 si classifica primo nel circuito del Lario.

Qui terminano le vittorie di Nuvolari con la « Freccia azzurra ».

TAZIO NUVOLARI



Guglielmo Sandri è nato a Bologna nel 1907. Nel 1925, la sua prima gara fu una vittoria: la Sterlino-Monte Bandiera in salita. L'anno successivo vittorie nel Criterium Invernale, nella Coppa XXIV Maggio, nel Circuito di Treja, nella Targa Mangione, nel G. P. della Germania. Negli anni 1927-28 Guglielmo Sandri è alle armi; tuttavia vince a S. Rossore e nella Coppa dell'Adriatico ed è secondo nel G. P. delle Nazioni a Monza. Il 1929 lo vide vittorioso nella Coppa del Mare e secondo nel Circuito del Tigullio. 1930: secondo a Forlì, giro più veloce a Monza, primo a Locarno e nella Bologna-Barbiano. 1931: vittorie a Hannover, nella Targa Florio, al Circuito di Asti, a Pesaro, a Bologna e secondo a Firenze e nella Coppa del Mare. 1932: primo ad Hannover, a Bologna, a Ferrara e a Torino; secondo al G. P. d'Europa, alla Targa Florio, ad Alessandria e al Circuito dei Tre Monti. 1933: batte il primato nel tratto Milano-Bologna del Raid Nord-Sud, vince il Circuito di Chieti e ad Asti, batte tutti al Tourist Trophy Folacco, sgomina gli avversari a Bologna, a Bilbao, in Cecoslovacchia, vince il Campionato su pista a Roma e giunge secondo al G. P. dell'Avus e al Trofeo della velocità a Roma. Disputa quattro gare nel 1934 e ne vince due, piazzandosi secondo nelle altre. Nel 1935 e 1936 Sandri alterna le gare motociclistiche a quelle in auto. A Pescara, per la prima volta nel mondo in gare in linea, supera i 200 all'ora. 1937: sbaraglia gli avversari nella massacrante Milano-Taranto, stabilendo un nuovo primato da Milano a Bologna. Il G. P. di Roma lo vede vincitore assoluto, e il Circuito del Lario primo nella 250. Rivince al Lario nell'anno successivo e colleziona vittorie a Faenza e a Pesaro nel 1939; nello stesso anno si impossessa di ben dodici records mondiali di velocità. 1940: Sandri partecipa alla Milano-Taranto e un banale incidente gli toglie la vittoria a 25 Km. dall'arrivo. Poi è la guerra.

GUGLIELMO SANDRI



Anche questo campione fa parte di quella schiera di atleti messi in luce dopo la dura parentesi bellica. Bruno, nato il 9 dicembre 1920 a Vienna, aveva già prima della guerra la passione per i motori e per la velocità e non appena riuscì ad acquistare una motocicletta si buttò a capofitto nelle gare.

Debuttò così nell'ottobre del 1945 a Mantova dove s'impose fra i « terza » ma restò poco in questa categoria perchè nel 1946 era già salito di un gradino conquistando il titolo italiano della 250 cc. e nel 1947 faceva parte del non troppo numeroso drappello dei « prima » categoria.

Occuperebbe troppo spazio la citazione completa del suo libro d'oro, perciò bisogna accontentarsi di un rapido esame.

1948: primo nel G. P. delle Nazioni; primati mondiali stabiliti a Monza (con Alberti e Leoni). 1949: primo a Berna, Ferrara, Macerata, Sanremo, Varese e Verona; secondo al G. P. dell'Ulster; quarto nel G. P. delle Nazioni e conquista il titolo mondiale della 250 cc. 1950: primo ad Assen, Ferrara, Firenze, Piacenza e Salò; secondo a Berna, quarto a Monza con la conseguente conquista al titolo mondiale delle 125 cc. Inoltre a Montlhéry, con Alberti, Gianni Leoni, Guido Leoni e Anderson, stabiliva numerosi primati mondiali della « 75 » e della « 250 ».

Anche nel '51 Ruffo ancora una volta non ha deluso l'attesa dei suoi sostenitori e degli sportivi; puntualissime sono giunte le ottime prestazioni di Bruno che per la terza volta si è laureato campione del mondo.

BRUNO RUFFO



L'attività sportiva di questo simpatico pesarese, attualmente in convalescenza per un brutto capitombolo fatto durante la Mille Miglia, la possiamo dividere in due periodi distinti: il primo che va da quando Dorino aveva ventidue anni (è nato a Pesaro il 22 luglio 1909) e termina con l'inizio della guerra mondiale; il secondo iniziato nel 1946 e continua tuttora. A noi interessa il primo periodo cioè quando Serafini correva in motocicletta.

Quando Dorino ufficialmente cominciò a correre era già un veterano delle « due ruote ». Prima fece parte della squadra della Bianchi e si affermò in molte gare sia in Italia che all'estero (da ricordare nel 1935 il Circuito delle Nazioni a Ginevra che — sempre nella classe 500 — segna un grande trionfo del pesarese), conquistando inoltre per diversi anni il titolo di campione italiano.

Serafini ad un certo momento lasciò la Bianchi per la Gilera e con questa motocicletta (4 cilindri con compressore) raggiunse le più belle mete per un centauro. Allora non era stato ancora istituito il campionato mondiale, ma soltanto il campionato europeo; nel 1939 Dorino, vincendo il G. P. di Germania, il G. P. di Svezia e il G. P. dell'Ulster fece suo anche il massimo alloro europeo.

Poi venne la guerra, quindi la pace, ma scomparvero le motociclette col compressore che tanto piacevano al pesarese.

Serafini decise allora di abbandonare le « due » per le « quattro » ruote ed è diventato anche in questo campo uno dei nostri migliori piloti.

DORINO SERAFINI

IL CAMPIONATO MONDIALE DI VELOCITÀ



OMOBONO TENNI

Nel giugno del 1948 comparve sul «The Motor Cycle» un lungo resoconto del Tourist Trophy, dal quale riportiamo questo periodo: «L'opinione di tutti nell'Isola di Man è che oggi egli (Tenni) è probabilmente il miglior corridore del mondo».

Queste poche parole bastano a definire Omobono Tenni, del quale tutti gli sportivi, grandi e piccoli, conoscono vita e miracoli. Chi infatti non sa elencare le più belle vittorie del grande campione? Chi non sa enumerare i capricci fatti da Tenni che gli causarono un numero imprecisato di gravi fratture e l'obbligarono a lunghe degenze all'ospedale? La fortuna che sempre dimostrò di essergli amica si dimenticò di lui durante le prove sul circuito di Bremgarten e nella curva che doveva essere fatale anche ad Achille Verzi, il popolare centauro trovò la morte.

Ecco, stralciate dal libro d'oro della Guzzi, le sue vittorie:

1934: G. P. d'Italia a Roma, circuito di Pesaro, circuito di Pescara, circuito di Arona, circuito di Treviso, circuito di Padova — 1935: Circuito di Verona, Milano-Roma-Napoli, circuito Montenero, circuito di Arona, circuito di San Remo, G. P. d'Italia a Monza, Coppa Direttorio Partito — 1937: Tourist Trophy, G. P. d'Europa a Berna — 1938: Circuito di Arona (cat. 250 e cat. 500), circuito di Locarno (cat. 250 e cat. 500), circuito di Taranto — 1939: Circuito di Bologna — 1945: circuito di Riccione — 1946: G. P. di Barcellona, circuito di Piacenza, circuito di Modena (cat. 250 e cat. 500), circuito di Macerata, circuito di Lugo, circuito di Legnano, circuito Città di Lecco, circuito di Treviso (cat. 250 e cat. 500) — 1947: G. P. d'Europa a Berna, circuito di Cesena, circuito di Varese, circuito di Firenze.



CARLO UBBIALI

Essendo nato il 24 settembre 1929 (Bergamo) questo ormai popolare campione può essere qualificato il «giovanissimo» del motociclismo europeo.

Benché già verso i sedici anni seppe «adoperare» alla perfezione ogni tipo di motocicletta, Ubbiali dovette attendere il 1948, anno in cui, dato il raggiungimento dell'età richiesta dal regolamento, gli venne concessa la licenza di «terza» categoria. E così cominciò a correre — preferì già dall'inizio le motociclette di piccola cilindrata — e a piazzarsi e a farsi notare dai tecnici e dai critici. Il secondo posto conquistato con la M.V. a Monza nel G. P. d'Autunno fu il trampolino di lancio per diventare un «seconda» categoria. Nel 1949 la maggior soddisfazione l'ottenne ad Assen (prova valevole per il campionato mondiale) dove riuscì a piazzarsi al terzo posto dopo una dura lotta.

Il 1950 lo vede in lizza con i «primi» categoria e bisogna riconoscere che Ubbiali si trova a suo agio fra i «canonici» e per nulla intimorito li domina nettamente, in sella alla Mondial, nel circuito di Bergamo, di Cascina, a Pesaro e nel G. P. dell'Ulster. Si classifica così secondo nella graduatoria per il titolo mondiale, vinto da Ruffo, e si aggiudica il campionato italiano.

Le prestazioni nelle varie gare della stagione da poco ultimata, il secondo posto nel Tourist Trophy a soli 22" dal vincitore Mc Casdell, e i titoli conquistati non hanno che confermato il giudizio già espresso l'anno scorso dai tecnici: Carlo Ubbiali è un vero campione!

Istituito nel 1949 dalla F.I.G.M. il Campionato mondiale di velocità si è andato svolgendo con un crescente interesse. La casa inglese A.J.S. con Leslie Graham vinceva la prova il primo anno ma senza notevole gloria poiché questo avveniva per un contestato punto, in seguito a un comma regolamentare poco chiaro, che si adattava ad ogni interpretazione.

Il corridore sacrificato era l'italiano Pagani su Gilera quattro cilindri. Venuta tardivamente alla riscossa, la casa italiana dopo le ottime prove iniziali vinceva nettamente ad Assen con Pagani e a Monza dove Artesiani si classificava al secondo posto.

Nella classe 250 il Campionato del mondo veniva conquistato da Bruno Ruffo che tra l'altro conseguiva un magnifico successo nel G. P. Svizzero a Berna. A Monza vinceva Australasian su Benelli ma nel computo del punteggio il monagnolo terminava distaccato dal veronese.

Nella classe 175 Pagani, vincitore nel G. P. Svizzero e nel G. P. d'Olanda con la Mondial, e piazzatosi fra i primi a Monza, conquistava in bellezza il titolo mentre Gianni Leoni tagliava primo, con la stessa macchina, il traguardo dell'autodromo.

Lotta ad oltranza tra Oliver e Frigerio nella categoria sidecar. Vincere l'italiano per un incidente finale dell'inglese che tuttavia conquistava il titolo mondiale in seguito alle smaglianti vittorie precedentemente collezionate.

Il campionato della classe 350 rimaneva appannaggio di Pirih su Velocette ma la gara di questa cilindrata, nel 1949, non veniva disputata a Monza.

Vince Masetti.

Nel 1950 la lotta riprendeva ancora più bella. La Norton era in ascesa e aveva trovato in Duke il suo grande alliere. Ma anche la Gilera veniva alla riscossa e con Pagani e Bandirala giocava la carta Masetti, rivelazione dell'armata.

Dominatrice al Tourist Trophy con Duke, Bell e Lockett ai tre primi posti, schiacciando la rivale A.J.S., la Norton — assente la Gilera dal grande evento dell'isola di Man — batteva tutti i primati compreso quello sul giro che apparteneva dal 1949 alla Guzzi bicilindrica con Bob Foster. Era Duke che realizzava la superba impresa a oltre 150 km. all'ora.

La Gilera prendeva parte al G. P. del Belgio e Masetti seguito da Pagani, con Bandirala al terzo posto, polverizzò letteralmente gli avversari. La media generale del vincitore superava i 167 all'ora.

Nella terza prova del Campionato, svoltasi in Glanda, Masetti e Pagani coglievano un altro smagliante successo per la Gilera mentre Bandirala quarto arrivato realizzava il giro più veloce a km.

154. Il binomio Masetti-Gilera posava in testa nella classifica generale ma nel G. P. Svizzero, svoltosi a Ginevra, Graham ribatteva alla vittoria con l'A.J.S. mentre Masetti e Bandirala si piazzavano ai posti d'onore precedendo Duke.

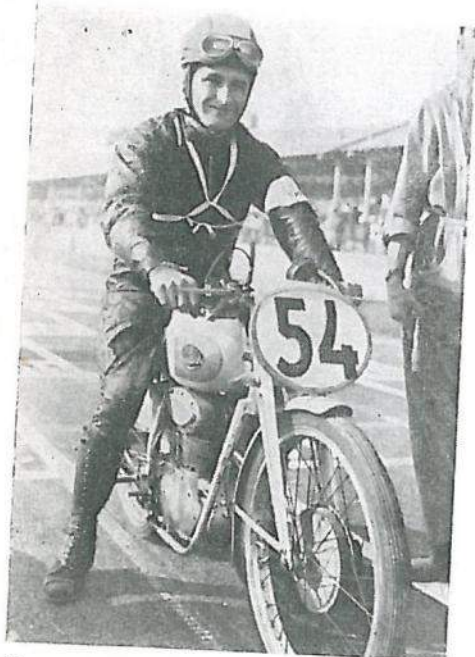
Nel G. P. dell'Ulster era il campione della Norton che coglieva il successo precedendo Graham su A.J.S. mentre gli italiani finivano distaccati. La minaccia di Duke era ormai palese ma a Monza il grande guidatore inglese, pur vincendo davanti a Masetti, che adeguò la sua corsa alle circostanze, non riuscì a strappare il titolo all'italiano. Conquistò tuttavia quello di marca per la Norton.

Campione mondiale del 1950 venne così proclamato Umberto Masetti.

Nella 250 cc. il titolo arrivò al grande asso Dario Ambrosini su Benelli il quale aveva vinto il Tourist Trophy dopo un drammatico duello con Cann, si era nuovamente piazzato primo nel G. P. Svizzero a Ginevra precedendo Ruffo, aveva ottenuto il secondo posto nel G. P. dell'Ulster dove alla vittoria risentiva Cann su Guzzi ed infine a Monza aveva concluso la triennale stagione con una vittoria impressionante per sicurezza e stile.



Umberto Masetti, campione nel 1950.



Il tre volte campione del mondo Bruno Ruffo.

Nella classe 175 si laureava campione mondiale Bruno Ruffo su Mondial che aveva vinto il G. P. dell'Ulster e conseguito ottimi piazzamenti nelle altre gare (quella di Monza era vinta da Gianni Leoni seguito da Ubbiali su Mondial e da Zinzani su Morini a ruota).

Nella classe 350 il campionato premiava Bob Foster su Velocette dominatore della stagione.

A Monza, peraltro, il campione mancò fin dal primo giro alla lotta, e la corsa venne vinta da Duke su Norton dopo un meraviglioso duello con Graham, Dale, Lockett, Hinton che fu la grande rivelazione della giornata.

La rivincita di Duke.

Al Gran Premio di Spagna svoltosi il 7 aprile 1951, nella classe 500 si trovarono a competere ufficialmente soltanto le italiane Guzzi, Gilera ed M.V.; gara pericolosa dal tracciato irto di curve e salite, e quanto mai ostico alle pluricilindriche, tanto che Guzzi e Gilera decisero di mettere in campo anche un tipo monocilindrico accanto alle velocissime bicilindriche e quattro cilindri.

La vittoria toccò alla Gilera 4 cilindri del campione del mondo Masetti, che con tattica prudentiale, pur lottando aspramente, riuscì ad evitare la sorte di Pagani, Milani, Geminiani, Graham, Anderson, Lorenzetti, Bandirola e Bertacchini, coinvolti in avarie e anche cadute. Notevole il secondo posto conquistato da Tommy Wood con una Norton e ottimo il terzo di Artesiani con la 4 cilindri M.V.

Nella classe 350 s'imponeva Tommy Wood su Velocette, seguito da Graham pure su Velocette. Il compianto Guido Leoni vinceva la classe 125 con la Mondial, dopo lunga lotta con Zanzi su Morini, il quale poi nel finale cadeva e lasciava la seconda posizione a Ubbiali, rinvenuto fortissimo.

La gara dei sidecars era appannaggio del fenomenale Oliver che, in coppia con l'italiano Dobelli, staccava la 4 cilindri Gilera di Frigerio, giunto secondo.

Quasi due mesi dopo, il 27 maggio, si svolgeva il G. P. Svizzero ma chi aspettava un confronto diretto tra le 4 cilindri Gilera e le temutissime Norton rimaneva deluso. Infatti fin dai primi giri, balzava in testa Anderson, il quale, nonostante la pioggia scrosciante, vinceva con spavalda sicurezza di guida con la 500 Guzzi bicilindrica in perfette condizioni di messa a punto. Armstrong giungeva secondo con la nuova A.J.S. bicilindrica e Lorenzetti, ritardato in partenza, riusciva con un magnifico inseguimento ad arrivare terzo. Masetti, rimasto infortunato negli allenamenti, non partiva e Duke, dopo pochi giri, era costretto al ritiro per difetti di accensione non senza però aver stabilito il giro più veloce.

Nella prova delle 250, prima del campionato della cilindrata, brillantissima vittoria di Ambrosini con la Benelli sull'eterno rivale Ruffo della Guzzi, terzo Gianni Leoni.

Nella classe 350 il vincitore era Graham su Velocette; secondo il giovane Sandford.

Nei sidecars colpo grosso: Frigerio su Gilera, in coppia con Ricotti, a un giro dalla fine superava Oliver in « panne ».

Poco dopo, nei giorni 4, 6, 8 giugno, ecco il Tourist Trophy.

Assenti nel « Senior » e nel « T.T. Junior » (classi 500 e 350) gli italiani concorsero al Lightweight T.T. (250 cc.) con Ambrosini su Benelli e Lorenzetti su Guzzi, e alla classe 125 con Ubbiali, Pagani e Leoni, tutti su Mondial.

Nelle due classi maggiori netta vittoria del « Wonder boy » Duke su una Norton di straordinaria efficienza. Nelle due classi minori s'impono le macchine italiane con piloti inglesi, Tommy Wood nelle 250 con la Guzzi — che precedeva Ambrosini di 8" — e Mc Candless nelle 125 con la Mondial, mentre i corridori italiani occupavano posizioni immediatamente successive.

Dopo i primi tre Grandi Premi del Campionato mondiale, le marche e i piloti più quotati per la conquista del titolo nella classe 500 (Masetti-Gilera; Anderson-Guzzi; Duke-Norton), avendo conseguito ciascuno una vittoria si trovarono in perfetta parità di punteggio. Attesissimo, dunque il Gran Premio del Belgio, svoltosi il 1 luglio a Francorchamps-Spa, e primo confronto diretto della stagione — veramente — tra Case e campioni. Duke su Norton, come i più prevedevano, vinceva nella classe 500 (ed anche nella 350). A contrastare il valoroso campione della Norton, sorgeva la rivelazione Geminiani con la bicilindrica Guzzi che, con un quizzo irresistibile si portava in testa fin dalla partenza. Alla fine del primo giro era però la Norton di Duke a condurre.

Il generoso Geminiani non abbandona la ruota del rivale e riesce a seguire l'infame andatura di Duke. Dietro, in gruppo, Pagani (Gilera), Doran (A.J.S.), Lockett (Norton), Masetti (Gilera), Brett (Norton), Milani (Gilera), Armstrong (A.J.S.) e Lo-

renzetti (Guzzi). Poi Doran si ritira, mentre il suo compagno di squadra Armstrong guadagna terreno portandosi in quarta posizione. Masetti, dopo un allungo che lo fa risalire al terzo posto, diventa settimo, dietro a Pagani e a Lockett; lo seguono Brett e Lorenzetti.

Nell'ultima fase della gara, mentre Duke continua la sua corsa trionfale, Alfredo Milani è protagonista di un inseguimento spettacoloso per cui raggiunge e supera Geminiani e conquista la seconda posizione a 20" dal vincitore. Armstrong mantiene il quarto posto; lo seguono Pagani, Lockett e Brett. Lorenzetti è ottavo e precede Masetti, assai sfortunato.

Tutti i records sono largamente battuti: a Duke il giro più veloce a km. 173,605 contro i km. 167 e 210 del 1950; la media totale, di poco inferiore a quella del giro, è di km. 171,770 contro i 162,892 di Masetti nel 1950, media battuta pure dai primi dieci classificati.

Nella classe 350, incontrastata la vittoria della Norton di Duke ed entusiasmante la lotta per le immediate posizioni tra Lockett (Norton), Lomas (Velocette), Sandford (Velocette), Doran (A.J.S.), e Featherstone (A.J.S.), finiti nell'ordine e nello spazio di tre secondi.

Le fasi più emozionanti della gara, si sono avute

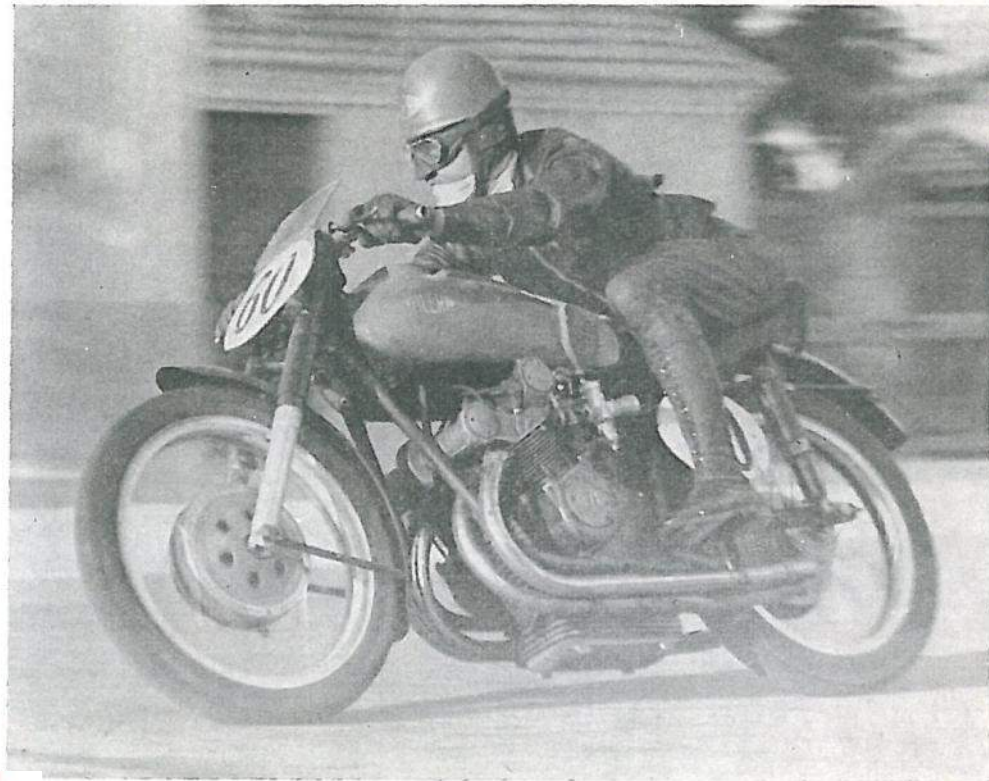
dal duello Oliver-Frigerio, nella corsa dei sidecars. Per cinque giri, su sette della gara, i due campioni procedevano fianco a fianco, alternandosi continuamente al comando, con distacchi sempre minimi, alla velocità impressionante di circa 140 di media.

Al quinto giro Frigerio doppiando alcuni concorrenti perdeva terreno, poi si attardava e da questo momento la partita per lui era perduta. Per il terzo posto lottavano i due inglesi Harris e Smith, con due Norton molto simili a quella di Oliver, e Harris aveva la meglio per tre decimi. Seguivano, staccati il belga Vanderschrick e l'italiano Albino Milani.

Il 7 luglio viene la volta del G.P. d'Olanda, ad Assen. La conformazione di questo circuito, la sua adattabilità alle pluricilindriche italiane e alla tecnica dei nostri campioni, lasciavano sperare in una rivincita.

Infatti nelle prove della vigilia i migliori tempi sono quelli dei nostri corridori. Ma che disdetta, poi! Vincitore riusciva ancora Duke, ponendo una grossa ipoteca sul campionato.

All'inizio della gara conduce Anderson con lieve distacco su Duke e Ruffo sulla bicilindrica 500 Guzzi; seguivano Pagani e Masetti affiancati e Milani (Geminiani restava al palo). Presto Duke at-



Alfredo Milani si è sempre battuto ardentemente per il titolo.



Il campione del mondo dei sidecars Oliver.

per la seconda posizione tra Lockett e Armstrong; ma tutt'e due cadono, e secondo finisce Petch, nuovo acquisto dell'A.J.S. Terzo l'australiano Kavanagh che precede il neozelandese Coleman.

Il G.P. d'Olanda costituisce, per le 125, la terza prova di campionato del mondo e la vittoria tocca a Gianni Leoni su Mondial, dopo il ritiro del compagno di squadra Ubbiali. Luigi Alberti, terza guida della Mondial, deve cedere il passo a Zinzani, Graham arriva terzo con la M.V.; seguono Zanzi, Bertoni e Mendogni che ha dovuto cedere per un incidente, dopo un buon inizio.

Una splendida vittoria una settimana dopo Assen arride alla Gilera nel G.P. di Francia, in Albi, con quella rivelazione che è Milani, il quale senza mai accusare una battuta d'arresto, domina dall'inizio alla fine, a fortissima andatura.

All'inizio Pagani seguiva il compagno a distanza; dietro, in gruppo, venivano Duke, Anderson, Masetti, Doran e Brett; più distaccati, Geminiani, Lorenzetti e Petch. Con un allungo Masetti si porta in terza posizione, davanti a Duke, ma Doran lo segue e mentre il campione del mondo si fa assorbire dal gruppo inseguitore, lo spericolato asso dell'A.J.S. parte deciso all'attacco di Pagani, lo sorpassa e finisce secondo. Masetti e Duke lottano per il quarto posto, sin sulla linea di traguardo dove l'italiano ha la meglio sull'asso della Norton per un soffio. Il più veloce corridore della Guzzi, Geminiani, altra rivelazione dell'annata, sta per portarsi nel gruppo degli inseguitori di Milani e Pagani ma un lieve incidente lo relega nelle ultime posizioni.

Nelle 350 ancora un mologo di Duke. Il suo compagno di squadra Brett finisce secondo, mentre Lockett si lascia superare da Doran.

La gara delle «quarto di litro» si conclude con la regolare vittoria di Ruffo e Leoni, finiti in questo ordine; più staccati, quasi in coppia, i «guzzisti» inglesi Wood e Anderson.

Nella classe dei sidecars, al primo giro, Frigerio esce di strada quando già si trova in testa; Oliver si avvantaggia, il nostro campione finisce secondo eguagliando il giro più veloce dell'antagonista alla media di Km. 134.

Nel G.P. dell'Ulster, penultima prova del Campionato mondiale, si sperava in una vittoria italiana, particolarmente della Gilera, con la rivelazione Milani, ma gli incidenti mortali di Gianni Leoni e di Geminiani, sono assai deprimenti per i corridori italiani, inoltre una forte pioggia ha reso difficilissima l'impresa. Ciò nonostante anche se Duke con la sua classe e la sua conoscenza del percorso ha dominato, il comportamento dei nostri campioni è superbo.

Masetti è giunto terzo, e Milani, che ha compiuto a Km. 156 il giro più veloce è quarto, dopo lunghe peripezie e noie di carburazione. Degno di grande lode il secondo posto dell'australiano Kavanagh, con una Norton «replica» che gli frutta l'ingresso nella squadra della Casa.

Duke non ha potuto battere i suoi record del 1950 causa il maltempo. Altro chiaro successo del «laureando» campione del mondo Duke nella classe 350, mentre anche questa volta il valoroso Kavanagh, conquista la seconda posizione; terzo a una macchina Lockett. Dai Km. 147 di Foster, vincitore della gara nel 1950, Duke porta la media

a 158; un risultato sbalorditivo. Come quello del vincitore della classe 250 Ruffo, su Guzzi, che realizza la velocità di Km. 154. Weheeler sulla Velocette è terzo.

Mac Candleless, vincitore con la Mondial delle 125, non avvicina la media segnata dalla stessa marca nel 1950 con Ubbiali, costretto al ritiro nella edizione 1951. Anche il secondo posto era conquistato dalla Mondial, con lo svizzero Zanzi da non confondere con l'omonimo corridore italiano.

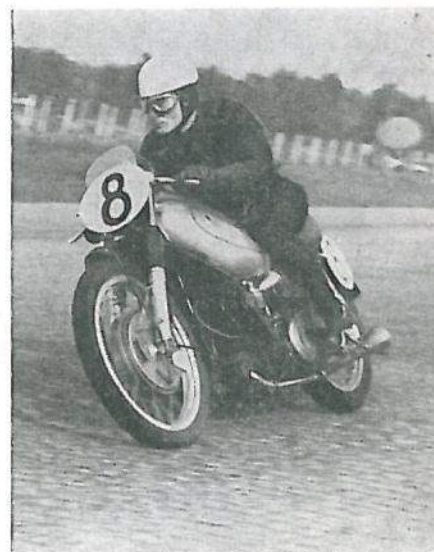
Lo straordinario Duke.

Il campionato mondiale si concludeva a Monza. Duke, sicuro vincitore nelle classi 350 e 500 su Norton coglieva un altro successo nella 350 cc. ma nella grande elettrizzante gara delle mezzo litro era la Gilera con le quattro cilindri che dominava da un capo all'altro della corsa. A velocità impressionante Alfredo Milani, seguito dai compagni di squadra Pagani e Masetti, si portava in testa. Più indietro Duke, Kavanagh e Coleman inseguivano. Poi dalle posizioni di centro si facevano luce Liberati su Gilera e Lorenzetti su Guzzi che raggiungevano il gruppetto di Duke.

Mentre Liberati raggiungeva Masetti e Pagani, Coleman e Kavanagh si ritiravano, poi mentre anche Lorenzetti era costretto all'abbandono, e Milani continuava la corsa a tempo di record, Liberati retrocedeva per noie di macchina.

Nel finale Ruffo su Guzzi regolava Doran su A.J.S. conquistando il quinto posto. Milani, Masetti, Pagani e il campione del mondo Duke terminavano nell'ordine. Nella classe 250 dopo un netto periodo di dominio, Ruffo si attardava e vinceva Lorenzetti che passava il traguardo contemporaneamente a Wood. Ruffo, terzo, conquistava il campionato mondiale della cilindrata.

Superba la gara dei sidecars fra il campione del mondo Oliver su Norton e Albino Milani, campione d'Italia su Gilera 4 cilindri. I due corridori lottavano fin sulla striscia d'arrivo dove Milani



Leslie Graham campione del mondo nel 1949.

manteneva alcune lunghezze di vantaggio sul competitore.

Nella classe 125 Ubbiali vinceva e gara e campionato mondiale con la Mondial precedendo il compagno di marca Ferri. Al terzo posto Zinzani su Morini, al quarto Mc Candleless.

Alfredo Milani, nella gara vittoriosa della classe 500, batteva ogni precedente primato monzese realizzando la media di Km. 169,392 sul percorso totale e i Km. 172,602 nel giro più veloce.

D. D. C.

Libro d'Oro del Campionato del Mondo.

| Anno 1949 | | |
|---------------|-----------------|----------------------|
| Cat. 125 cmc. | Pagani Nello | Italia (Mondial) |
| » 250 » | Ruffo Bruno | Italia (Guzzi) |
| » 350 » | Frith Freddie | Inghilt. (Velocette) |
| » 500 » | Graham Leslie | Inghilterra (A.J.S.) |
| » sidecar | Oliver Eric | Inghilterra (Norton) |
| Anno 1950 | | |
| Cat. 125 cmc. | Ruffo Bruno | Italia (Mondial) |
| » 250 » | Ambrosini Dario | Italia (Benelli) |
| » 350 » | Foster Bob | Inghilterra (Norton) |
| » 500 » | Masetti Umberto | Italia (Gilera) |
| » sidecar | Oliver Eric | Inghilterra (Norton) |
| Anno 1951 | | |
| Cat. 125 cmc. | Ubbiali Carlo | Italia (Mondial) |
| » 250 » | Ruffo Bruno | Italia (Guzzi) |
| » 350 » | Duke Geoffrey | Inghilterra (Norton) |
| » 500 » | Duke Geoffrey | Inghilterra (Norton) |
| » sidecar | Oliver Eric | Inghilterra (Norton) |

LE TRE IMPRESE DI SERAFINI

Le prime due gare del Campionato europeo del 1939 non furono fortunate per i corridori della 500 Gilera quattro cilindri compressore e particolarmente per Dorino Serafini. In Olanda il pesarese aveva l'30" di vantaggio su Meier quando fu costretto al ritiro dopo aver compiuto il giro più veloce; a Spa giunse secondo dopo Meier precedendo Kraus e Woods rispettivamente su B.M.W. e su Norton.

Ma nel Gran Premio di Svezia l'incanto è rotto!

Al segnale di partenza Serafini prende risolutamente la testa in seguito rabbiosamente da Meier, mentre Vailati e Kraus iniziano una altra dura partita per le piazze d'onore che in precedenza si erano risolte in favore dell'italiano.

Fin dai primi giri Meier si accorge che la musica è cambiata. Serafini gioca risolutamente la sua carta, la macchina, evidentemente migliorata, denuncia una velocità insospettata, una ripresa formidabile e non meno progredita appare nella stabilità. L'italiano è un fulmine, per la prima volta Meier è costretto a impegnarsi duramente, non tanto per vincere quanto per mantenere il contatto con lo avversario.

Meier compie dei veri prodigi; la sua classe gli permette di arrischiare pericolosamente e riuscirà anche a compiere il giro più veloce, ma Serafini non si lascia sorprendere, anzi aumenta il suo vantaggio e già una prima volta il suo avversario è costretto a fermarsi per riparare una leggera avaria.

Quando riprende la corsa, Meier è costretto ad impegnarsi ancora più duramente; le sue acrobazie diventano sempre più pericolose finché cade ferendosi. Ma non è per la sfortuna dell'avversario che Serafini vincerà la sua grande battaglia.

Alle sue spalle Vailati completa con un lusinghiero secondo posto la superiorità della Moto Gilera.

Serafini stabilisce la media di km. 152, Vailati termina a 4' dal compagno di squadra; Kraus a cir-



ca 10 minuti da Vailati; più distanziati tutti gli altri concorrenti, tra i quali Anderson su Norton.

Davanti a 320 mila spettatori si svolgeva, subito dopo, il G. P. di Germania di 349 chilometri sul difficile circuito di Hohenstein-Enrstthal.

Venuto a mancare Meier alla B.M.W. la Casa ricorreva a Yock West che aveva già vinto il G. P. dell'Ulster nel 1938 su B.M.W. e si era classificato secondo nel Tourist Trophy 1939 preceduto dal compagno di squadra Meier.

La compagine della B.M.W. era completata dalle reclute Ruhrschneck e Lodemeyer; la Gilera, negli allenamenti, perdeva virtualmente il valoroso Vailati che in seguito ad un incidente provocato da un corridore tedesco si feriva dolorosamente il pollice destro.

Ciò malgrado, il giorno della gara, Vailati prima di cedere al dolore, stabilirà delle medie eccezionalmente veloci. Fin dall'inizio della gara Serafini balza in testa seguito da West sul quale, oltre a Mansfeld, erano riposte le speranze tedesche. Ben presto però il vantaggio della Gilera diventa incalcolabile.

I tempi di Serafini migliorano continuamente e dai 143 di media l'italiano passa presto ai 145 e in un passaggio realizza i 146, ossia il primato della giornata.

Dopo il ritiro di West e Mansfeld, Serafini diminuiva l'andatura il che non gli impediva di vincere alla media di km. 141 precedendo di circa un minuto Ruhrschneck e di due Lodemeyer; distanziati tutti gli altri concorrenti.

Quindici giorni dopo il G. P. di Germania la quattro cilindri Gilera affrontava il G. P. dell'Ulster. Battuti nel Tourist Trophy del 1939 dai tedeschi, gli inglesi erano fermamente decisi a rifarsi sugli italiani all'Ulster, ma fecero molto male i loro calcoli. Serafini si trovò di fronte ai migliori corridori d'Inghilterra, Rusk compreso che effettuò la sua rientrata, dopo lunga assenza dalle gare, in seguito ad un incidente, dimostrandosi sempre in possesso di una classe eccezionale.

Serafini, per la forzata assenza di Vailati, era l'unico italiano.

Ma l'asso della Gilera seppe dare proprio in questa corsa la prova della sua elevatissima statura di velocista. Giunto pochi giorni prima della corsa all'Ulster, l'italiano nei primi giri, anche per la poca conoscenza del percorso, si attenne ad una prudente tattica. Rusk e Frith su Norton partirono invece come saette. Ben presto però il pubblico capì quale avversario formidabile fosse Serafini per gli idoli del motociclismo inglese. Rusk compiva un giro ad oltre 150 km. di media, ma poi era costretto al ritiro. In testa passava allora Frith che lo aveva sempre tallonato.

Era giunto il momento di Serafini, il momento della riscossa.

Con un entusiasmante crescendo la quattro cilindri Gilera si portava ben presto nella scia della Norton di Frith e Serafini, dopo aver battuto il primato sul giro, elevandone la media a km. 162,380 passava irresistibilmente al comando per poi tagliare trionfalmente il traguardo alla media di km. 157,799.

In quindici giorni la Gilera vinceva così tre gare celeberrime e conquistava il Campionato Europeo del 1939.

UNA GRANDE COMPETIZIONE

IL RAID NORD-SUD, ORA MILANO-TARANTO

Questa è la storia del Raid Nord-Sud.

Il primo a scrivere il proprio nome nell'albo della grande e avventurosa gara di fondo fu Ettore Girardi che nel 1919 con una « Garelli » di 350 copri il percorso Milano-Napoli in ore 22.56'02" alla media di km. 38,296.

Un anno dopo, Miro Maffei riscattò la sua sfortunata gara del 1919, nella quale aveva sbagliato percorso allorché era il più qualificato per la vittoria. La media del vincitore, su « Indian » 500, fu di km. 39,582; il tempo in ore 22.37'08".

Nel 1921 alla Milano-Napoli, che veniva indicata col nome di « Raid Nord-Sud », vennero ammesse anche le cilindrate di 1.000 cc. ed il nipote di Felice Nazzaro, il grande Biagio, fu il vincitore su « Indian » alla media di km. 48,654 impiegando ore 18.00'30". Secondo si classificò Domenico Malvisi, terzo Ruggeri.

Su 56 concorrenti, 27 si piazzarono in tempo massimo.

Amedeo Ruggeri, altro indimenticabile nostro campione, vinse la quarta prova della classicissima su « Harley-Davidson » di 1000 cc. in ore 16.52'12" alla media di quasi 50 chilometri, seguito da Gino Zanchetta vicinissimo.

I partecipanti furono 37 e 14 giunsero al traguardo in tempo massimo.

L'industria italiana, che aveva vinto la prima edizione della corsa, ritornò al successo nel 1923, anno in cui un altro grande scomparso, Guido Mentasti, vinse su « Frera » 500 cc. in 16 ore 51'25", alla media di km. 52,037.

La velocità media delle macchine americane di 1000 cc. era stata superata dalla motocicletta italiana di mezzo litro, la quale stabiliva un primato che avrebbe dovuto resistere per parecchi anni. Nella scia di Mentasti terminarono Primo Moretti, Isacco Mariani, Miro Maffei, Gino Zanchetta.

I partenti furono 52, 16 gli arrivati.



Arcangeli, Ruggeri, Raggi diedero vita a entusiasmanti lotte nella lunga gara italiana.

Nel 1924 vinse una 350 cc. come nel 1919. L'impresa, stavolta molto più difficile fu realizzata da Edoardo Self su « Bianchi », il quale rimase tuttavia al disotto delle medie stabilite da Nazzaro, Ruggeri e Mentasti. Alla Milano-Taranto del 1924 presero parte 45 concorrenti e soltanto 15 toccarono la mèta.

Nel 1925 Enrico Manetti si impose agli avversari su « Frera » di 350 cc. a una media leggermente superiore a quella stabilita da Self. I partenti furono 56 e gli arrivati a Secondigliano 24.

Con la gara del 1925 si concluse il primo ciclo della Milano-Napoli, ma sette anni dopo il « Raid Nord-Sud » riprese trionfalmente. Fumagalli su « Guzzi » 500 batteva nel 1932 il vecchio primato di Mentasti su « Frera »



500 di circa 7 ore e mezza portando la media da km. 52,037 a km. 93,084.

Fieschi, su «Guzzi» 500, seguì il leccese, mentre Riccardo Brusi e Alfredo Pannella, completarono il trionfo della marca di Mandello vincendo nella classe 250. Montesi su «Velocette» si classificava primo nella classe 350 cc. e Cavaciuti nella 175 cc. su «C. M.».

Nei motocarrozzi Pizzioli su «Guzzi» 500 riportava un chiaro successo.

La gara radunò 105 partenti, gli arrivati furono 53.

Prodezze di Fumagalli e Pigorini.

Nel 1933, contro ogni previsione, un altro compianto asso, Aldo Pigorini, sbaragliando la coalizione avversaria, giungeva primo a Napoli con la sua «Bianchi» 500 migliorando di oltre 3 km. il primato di Fumagalli nel tempo di 9 ore 02'37".

Secondo assoluto si classificò Ivo Montesi su «Velocette» 350 alla media di oltre km. 89; terzo Spaggiari su «Norton» 500,

quarto Raffaele Alberti che su «Benelli» 175 si piazzava primo di categoria alla media di km. 86,097. Tutti gli altri arrivati (24 contro 84 partenti) si classificarono lontani, compreso Susini primo della classe 250 su «Guzzi».

Nel 1934, uno dei nostri più completi campioni, il forlivese Terzo Bandini, vinse la gara su «Guzzi» 500 raggiungendo la media primato di km. 98,370 dopo aver sfoggiato una tattica superba. Nella classe 250 si affermava ancora una volta Brusi alla media di km. 91,596 mentre Rossetti vinceva su «Benelli» la classe 175 a velocità lievemente inferiore a quella di Brusi.

Giroto su «Norton» vinceva la classe 350 e Pierino Opessi si affermava su «Triumph» nei motocarrozzi a km. 80,843 di media. I partenti furono 67 gli arrivati 31.

Nell'edizione del 1935, Tenni compì la corsa in ore 7.58'44" alla velocità di chilometri 107,910. La vittoria della «Guzzi» si completò con Giordano Aldrighetti e Terzo Bandini secondo e terzo assoluti, e con Riccardo Brusi che nella classe 250 vinse a tempo di primato (100 di media) classificandosi quarto assoluto.

La 350 venne vinta da Amilcare Rossetti a 95,536 di media e la categoria motocarrozzi vide la vittoria di Rosolino Grana su «Gilera».

Nel 1936, la Milano-Napoli, con l'ammissione della categoria macchine di serie, ebbe 72 partenti e 40 arrivati.

Tenni vinse con il tempo di 8.02'46"4/5 (media di 107,530) dopo molte disavventure, e fu l'unico classificato della 500.

Nella 350 s'impose Giordano Aldrighetti su «Velocette» stabilendo il nuovo primato di categoria alla media di km. 101,020, seguito da Lama, Giorgi, Martelli, Dal Molin.

Nella 250 la vittoria toccò a Pigorini su «Guzzi» alla media di km. 99,642. I motocarrozzi ebbero nel povero Armando Pizzioli, su «Guzzi», il degno vincitore alla media di km. 82,571.

Nella categoria macchine di serie si imposero, nella 250 il milanese Lorenzetti su una «Triumph» alla velocità di km. 79,224 e nella 500 il perugino Nicola Franzoni che raggiunse Secondigliano a km. 91,943 di media su «Guzzi». La Giuria passò poi Franzoni nella categoria corsa, così che Guido Corti, su «Guzzi», fu dichiarato vincitore alla media di km. 90,797.

Il prolungamento della gara.

Nel 1937 la F.M.I. deliberò di prolungare il Raid Nord-Sud oltre Napoli e nacque, tra non pochi scetticismi, la Milano-Taranto di km. 1282. I concorrenti, però, in numero di 116 consacrarono il successo della manifestazione che malgrado il tempo avverso si svolse regolarmente concludendosi con la vittoria di Guglielmo Sandri su «Guzzi» bicilindrica a oltre 104 km. di media precedendo il compagno di squadra Pigorini, Serafini, Rebuglio su «Bianchi» e Aldrighetti su «Gilera» quattro cilindri compressore.

Nella classe 350 vinse Rossetti su «Norton» e nella 250 cc. Pagani su «Guzzi». Nei motocarrozzi il veterano Terzo Bandini non ebbe avversari dominando per tutta la gara alla media di km. 82,888 con la sua «Guzzi» bicilindrica di mezzo litro. Nelle macchine di serie la vittoria assoluta toccò a Prini su «Guzzi» C a oltre 96 di velocità.

Fra i terza categoria emerse Bruno Campanelli, alla guida di una «Guzzi» 500 modello C; nella 350 s'impose invece Dal Molin (prima e seconda categoria) e Guaschino su «Mas» (terza categoria); nella classe 250 (per conduttori di prima e seconda categoria) si affermarono le «Benelli» con Umberto Ranieri e Domenico Mantelli (terza categoria).

La seconda Milano-Taranto si svolse nel 1938 con 156 partenti. Fu l'anno del trionfo di Aldrighetti sulla quattro cilindri «Gilera» compressore di 500 cc. che si aggiudicava tutti i primati intermedi arrivando al traguardo alla media di km. 117,879. Nella classe 350 vinceva Chiesa su «Norton» a km. 84,854 e nella classe 250 Pagani su «Guzzi» conquistava il suo secondo successo consecutivo a 104,479. Nei motocarrozzi la superiorità di Luigi Gilera, con la quattro cilindri e mezzo litro compressore, fu nettissima a oltre 89 di velocità oraria.

Nelle macchine di serie la 500 cc. «Gilera» otto bulloni, gagliardamente pilotata da Silvio Vailati, copriva la distanza a 103 di media (seconda categoria) mentre Gambigliani su «Guzzi» conquistava per conto suo un magnifico successo (terza categoria). Ranieri su «Guzzi» alla velocità di chilometri 92,729 e Alfio Della Santa (terza categoria) su «Guzzi» a km. 88,517 di media, isero con netta superiorità.

La terza Milano-Taranto organizzata con 117 partenti dopo la supremazia di Dorino Serafini su «Gilera» 500 quattro cilindri compressore si concluse con un colpo di scena. Il pesarese, infatti, a pochi km. da Taranto rimaneva vittima di una paurosa caduta che non ebbe comunque conseguenze. Anche i suoi compagni di squadra Vailati e Rebuglio non ebbero miglior fortuna e l'odissea fu condivisa da Ascari su «Bianchi».

La vittoria andava allora ad una macchina della categoria sport e precisamente alla «Gilera» otto bulloni di 500 cc. di Ettore Villa alla media di km. 96.702 davanti al tedesco Seltsam su «B.M.W.» e a Francesco Lama su «Gilera» 500 sport.

Nella classe 500 cc. corsa si affermava Priamo su «Bianchi» alla velocità di km. 95 all'ora seguito da Cerato e da Gambi con la stessa marca.

Nella 250 corsa la testa fu tenuta lungamente da Tenni, Pagani e Tizzoni, poi — costretto al ritiro il terzetto — era Rossetti che dopo Roma assumeva il comando su «Benelli» vincendo indisturbato alla media di km. 91,827.

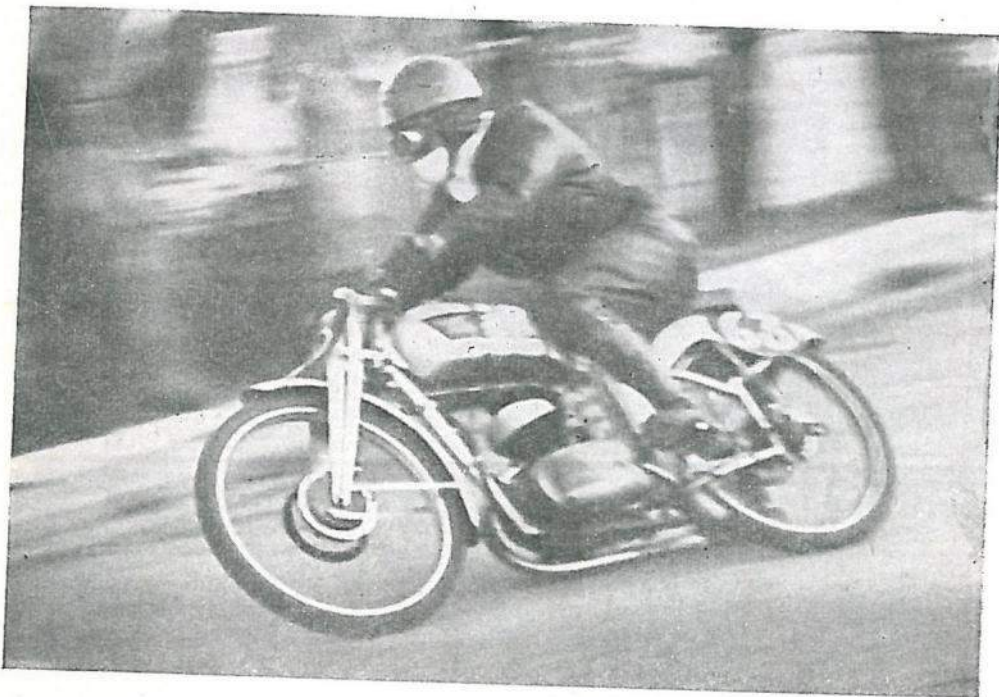
Nella classe 350 corsa soltanto Palvis raggiungeva il traguardo su «Norton» a chilometri 75,609 di velocità. Un'altra «Gilera» 500 quattro cilindri compressore registrava la



Rosolino Grana,
vincitore - nel 1935 - della categoria «sidecar».



Riccardo Brusi.



L'uomo del «200» - Guglielmo Sandri - affrontava le curve con raffinata tecnica.

terza Milano-Taranto, ma a media inferiore al 1938, mentre fra i terza categoria nella classe 500 era Coronelli che si affermava, dopo alterne vicende, con la «B.M.W.» alla media di km. 93, seguito da Agostinelli, Metelli e Ramazzotti.

I portentosi primati.

Netta la vittoria di Gianni Leoni nella classe 250, terza categoria, alla velocità di km. 79,982 su «Benelli». Ranieri con la «Benelli» vinceva ancora nella seconda categoria alla media di 80,692 dopo un'aspra lotta.

Nel 1940, mentre già evidenti erano le avvisaglie della guerra, si disputò l'ultima Milano-Taranto che raccolse 132 corridori, dei quali ben 121 su macchine sport. Ancora una volta la vittoria fu di una macchina di serie e precisamente della «Guzzi» 500 modello Condor che pilotata da Guido Cerato stabilì la media di km. 103,036. Cerato ter-

minò la gara spingendo la macchina rimasta priva di carburante per cui il record di Vailati, per le macchine sport, ottenuto nel 1938 con la «Gilera» a km. 103,804 di media, poté resistere per pochi metri.

Ancora una volta Serafini che era stato un vero fulmine sul tratto Milano-Bologna (km. 211) impiegando ore 1.13'28" alla media di km. 172,322 con la «Gilera» mezzo litro compressore, fu sfortunatissimo e dopo una sosta nella parte centrale della corsa, per un guasto alla catena, finì la sua gara quasi nello stesso punto in cui si era ritirato un anno prima.

Anche Sandri con la «Guzzi» 250 compressore fu un dominatore; nel tratto Milano-Firenze riusciva a stabilire la media di chilometri 120,750 e in quello Milano-Roma la media di km. 109,327.

Il grande campione bolognese non ebbe fortuna nemmeno lui e a Bari la sua gara ebbe termine a causa di un banale incidente.

Silvio Vailati con la «Gilera» si affacciò alla ribalta nella traversata appenninica da

Bologna a Siena, ma qui giunto fu tolto di gara da un guasto.

Al secondo posto assoluto si classificò allora Raffaele Alberti, su «Guzzi» corsa 250 che fu anche il primo della sua cilindrata alla media di km. 101,448.

Rovaris, su «Guzzi» terminò secondo della 500 sport e terzo assoluto; Nocchi quarto assoluto e secondo delle 250 corsa su «Benelli», mentre Berardi si piazzava primo dei corridori di terza categoria a km. 97,478 di media su «Guzzi» e quinto assoluto. Jader Ruggeri riportò invece la palma dei conduttori di prima e seconda categoria a chilometri 97,339 all'ora su «Benelli».

Nella 250, per corridori di terza categoria, si impose Squarini su «Sertum» alla media di km. 82,479.

Macchi Felice portò ancora una volta la Casa Gilera al successo nei motocarrozzini, ma questa volta con una monocilindrica di 600 cc. alla media di km. 82,279 dopo aver battuto il record della sua specialità sul tratto Bologna-Firenze a oltre km. 93.

La Milano-Taranto veniva ripresa dopo la guerra nel 1950 e risorgeva per volontà della Federazione Motociclistica Italiana e della «Gazzetta dello Sport».

Troppo popolare per essere stato dimenticato, il Raid Nord-Sud trovò nella massa sportiva italiana l'entusiasmo del passato che, ben lungi dall'essersi affievolito nella tragica parentesi della guerra, divampò per la resurrezione della corsa che non a torto rivendicava i titoli più brillanti delle competizioni motociclistiche mondiali.

Nella classe 500 sport (assenti le macchine da corsa speciali) il mantovano Guido Leoni con la «Guzzi» del modello Dondolino si affermò spendidamente alla media di km. 102,033 sul percorso sensibilmente allungato, rispetto alla prima edizione della prova (km. 1340).

Guido Leoni ebbe in Benasedo e Francisci gli avversari più pericolosi, ma dopo Roma la sua vittoria si profilava già nettissima. Secondo della classe 500 si affermò Priamo



Dorino Serafini, campione d'Europa 1939.



Sul volto di Sandri sono visibili i segni della dura fatica.

su « Gilera » precedendo il romano Lugari, autentica rivelazione della gara.

Nella classe 250 sport la vittoria spettava a Piero Cavaciuti su « Parilla » che ebbe in Falconi su « Guzzi » il suo più pericoloso avversario.

Verso la fine della corsa però Falconi venne ritardato da diversi incidenti lasciando il secondo posto ad un'altra rivelazione, e precisamente a Malossi su « M.M. ».

La gara fu però soprattutto avvincente nella classe 125 dove le « M.V. » di Magi, Benzoni, Fornasari, Ronchei, Benelli, Ferri lottarono disperatamente contro la quattro tempi « Mondial » guidata dal già affermato Ubbiali. La lotta proseguì dal traguardo di partenza sino a Bari con esito incerto finché Ubbiali per un banale incidente venne tolto dalla corsa. Si impose così, e molto meritatamente, Magi seguito dai compagni di squadra Ronchei, Fornasari, Benelli con il famoso due tempi della fabbrica di Cascina Costa. Le « M.V. » in ogni punto del percorso furono sempre o al primo posto oppure a pochi secondi dalla grande avversaria e la loro affermazione di massa, benché Benzoni fosse stato tolto nel finale da un banale incidente dal posto di classifica che gli spettava, fu veramente sensazionale. La media di Magi superò i km. 80. Nella classe degli scooters dopo il fantastico inizio di gara di Ciai e di Rosati con le « M.V. » che raggiunsero Firenze ad una velocità straordinaria (oltre 75 di media) fu la « Lambretta » di Carancini a imporsi davanti a una seconda « Lambretta » guidata da Fumagalli.

Nella classe fino a 75 cc. tre « Guzzi » guidate da Cesari, Menichelli e Sentinelli riuscirono a compiere un'impresa veramente miracolosa portando a termine la lunga gara alla media di km. 57.

Nella categoria sidecars dopo il dominio di Borri da Milano a Napoli con la « C.M. », il romano Marcelli prendeva il sopravvento realizzando la media di km. 75,960.

Un nuovo brillantissimo esito riportò nel 1951 la VI Milano-Taranto (la seconda del dopoguerra). Dopo l'assoluto dominio di Orlando Valdinoci, su « Gilera Saturno » 500 sport, fino a Napoli, il forlivese che aveva realizzato un eccezionale vantaggio su tutti i concorrenti era costretto all'abbandono e la vittoria rimaneva al romano Bruno Francisci su « Guzzi » 500 Dondolino che copriva i km. 1340 del percorso in ore 13.25' alla media oraria di km. 98,747. Giannettoni, Bottini, Ghiazza e Passamonti completavano la affermazione della fabbrica « Guzzi » piazzandosi nell'ordine dopo il brillante vincitore.

Nella classe 500 corsa il bolognese Arciso Artesiani, su « M.V. » quattro cilindri, realizzava sul percorso Milano-Bologna la velocità di km. 160, ma doveva abbandonare le speranze di vittoria assoluta in seguito a numerosi incidenti alla sospensione posteriore per cui al traguardo passava quarto.

Una gara bellissima era condotta a termine, nella classe 125 motoleggera, dai corridori della Meccanica Verghera con le macchine di serie che si piazzavano ai primi cinque posti. Ugo Grossi, rivelazione della prova, vinceva alla media di km. 80,817 precedendo Benzoni, Fornasari, Giorgio Poggi e Ritelli. I corridori della « M.V. » si disputarono accanitamente il successo; solo in taluni tratti, e particolarmente nel settore della Futa, dovettero impegnarsi per contenere gli attacchi avversari dei quali il più vigoroso fu quello di Adriano Bruttini su « Gilera » 125 che terminava al sesto posto. Emen-di, Ferrario, Innocenti e altri numerosi concorrenti seguivano nella classifica finale.

Vincitore della classe 250 fu l'omolese Luigi Falconi su « Guzzi » alla notevolissima media oraria di oltre 90 km. Secondo si classificava Benito Mariani su « Guzzi » precedendo Mantelli. La gara si svolse a ritmo serrato condotta fin quasi alla fine da Nino Grieco su « Parilla » che nel complesso si era dimostrato superiore agli avversari.

IL CIRCUITO DEL LARIO

L'atto di nascita del circuito del Lario risale al 1921.

Gli archivi dello sport hanno catalogato un materiale immenso: e i nomi di chi lo scoprì, di chi lo fece disputare per la prima volta, di chi lo propagò, di chi lo rese celebre, di chi lo vinse...

La classica gara durò per anni. Poi venne la crisi e dal 1932 al 1933, se si continuò a parlare con nostalgia del circuito Lario, la corsa venne abbandonata. Nel 1934, dopo che il motociclismo riuscì a risollevarsi, la gara riprese per un altro biennio. Poi venne abbandonata di nuovo nel 1935, ma la sua popolarità è immensa e nel 1938 la superba competizione rinasce. Soltanto la guerra porrà fine alle avvincenti competizioni del Lario.

Risorgerà? Gli appassionati lo sperano fermamente perché se c'è una corsa motociclistica che può rivaleggiare col Tourist Trophy Inglese, che è la più importante del mondo, questa corsa è quella del Lario.

1921: Amedeo Ruggeri.

Pioggia alla vigilia e durante la gara. Strade in condizioni pessime, poco pubblico, 25 concorrenti. Non mancano naturalmente i corridori più popolari del momento. I passaggi avvengono veloci e dopo tre giri (a metà gara) la cronaca di quel giorno ci dice che il duello proseguiva incerto fra le Harley Davidson e le Indian per il primato assoluto.

Amedeo Ruggeri, su Harley Davidson, era infatti inseguito a mezzo minuto da Miro Maffei e a due minuti da Domenico Malvisi. Al quarto giro la gara terminava per la classe 350 e Fergnani, su Garelli, che aveva filato con ammirevole regolarità, terminava avvantaggiato sul secondo arrivato Rampini.

Nella classe 500 Ernesto Vailati, su Sunbeam, era stato all'inizio atardato da una difettosa carburazione. Il pilota, però, si era messo tenacemente all'inseguimento del primo di cilindrata che era Acerboni e i cronometri diranno che l'inseguitore guadagna. La lotta per la vittoria di classe proseguirà elettrizzante. Al termine del quinto giro Acerboni si fa sorpassare dall'avversario, mentre nella cilindrata delle grosse macchine Miro Maffei riesce a prendere un piccolo vantaggio su Ruggeri.

Resisterà Maffei? Si riprenderà Ruggeri? O avremo la sorpresa Malvisi? Queste sono le domande che si pone il pubblico.

La classe 750 ha già avuto il suo vincitore: ccadori su Frera che ha superato Primo Moretti.

L'ansia ha conquistato lo scarso pubblico, ma ecco che a porre fine all'attesa giunge Ruggeri. La gara si decide in suo favore per appena dieci secondi.

1922: Ernesto Vailati.

Nel 1922 la folla accorre in numero superiore ad ogni previsione. Nel secondo circuito del Lario vengono abolite le cilindrata 1.000 e 750, le sole macchine di 500 e 350 cc. si contenderanno la fulgida affermazione sul percorso più incantevole che si conosca.

Ernesto Vailati ed Ernesto Gnesa, due autentici assi, vincono migliorando enormemente i tempi dell'anno precedente. La vittoria assoluta ed il giro più veloce della giornata sono appannaggio di Ernesto Vailati, su Sunbeam, che riconfermando la vittoria di classe del 1921, precede Gatti, Battaglia, Premoli, ecc.

Non meno significativo apparve il successo di Ernesto Gnesa che balzò fuori da un gruppetto di piloti agguerritissimi e rinomati. Al « garelliano » seguì in classifica Miro Maffei; più distaccato, Damiano Rogai. Quindi: Platé, Fieschi, Self e Sassi finirono nell'ordine. Anche il giro più veloce della cilindrata 350 venne realizzato da Gnesa su Garelli.

1923: Valentino Gatti.

Nel 1923 il circuito del Lario è aperto per la prima volta ai concorrenti della classe 250. Valentino Gatti, facendo fare un nuovo balzo al primato sul totale del percorso, portò alla vittoria i colori della Moto Guzzi, e Pietro Gherzi, con l'italianissima macchina di Mandello Lario, stabilisce il giro più veloce.

Per la prima volta la vittoria assoluta arrideva ad una macchina italiana nel circuito del Lario. A Gatti seguirono, in classifica, nella 500 cc., Polletti, Pietro Gherzi, Cavedini, ecc. mentre nella cilindrata di 350 cc. Achille Varzi, che si piazzava secondo assoluto, conquistava una nuova ambita affermazione per la Garelli. A dieci minuti dal « crak » di Galliate (suo anche il giro più veloce) si classifica Erminio Visioli. Isacco Mariani giunge terzo.

Stupenda la vittoria di Miro Maffei su Maffei nella classe 250; Visioli, Bavassano, ecc. completano l'ordine d'arrivo nella « quarto di litro ».



Luigi Arcangeli ha scritto il proprio nome sull'Albo delle principali gare europee e non poteva mancare di farlo anche nel «Lario». Ecco dopo la sua vittoria nel 1927.

1924: Pietro Gherzi.

La vittoria non sfuggirà nella quarta edizione del circuito del Lario a Pietro Gherzi. Ad abbellire maggiormente la brillantissima affermazione del corridore della Moto Guzzi, c'è da segnalare anche il suo giro più veloce. La classe del corridore ligure permette di attaccare con successo i primati esistenti, ma la maniera con la quale Pietro Gherzi riesce ad abbassarli è davvero entusiasmante e lo scarto che passa fra la media del suo miglior giro e quella ottenuta sul chilometraggio totale è minima. Nella cilindrata 350 la vittoria viene realizzata anche nel 1924 dalla famiglia Varzi, ma non è Achille che l'ottiene bensì suo fratello Angelo (Sunbeam) il quale migliora i tempi della cilindrata sia sui 219 chilometri dell'intero percorso, sia sul giro.

Nella classe 250, Miro Maffies con la macchina omonima (nel 1924 anche le 250 cc. conducono a termine i sei giri del percorso) riconferma la vittoria del 1923, precedendo Rava, Panella, Ganna, Vaga ecc.

1925: Amedeo Ruggeri.

Nel 1925 la fase ascensionale del circuito del Lario continua. Vince Amedeo Ruggeri su Guzzi 500 dopo che Pietro Gherzi, già dominatore da un campo all'altro della gara, è costretto al ritiro.

Comunque dopo Gherzi, quel giorno Ruggeri fu certamente il migliore. Nella classe 350 Nuvolari si afferma per la prima volta vittoriosamente nel circuito del Lario, battendo i primati della cilindrata e classificandosi secondo assoluto su Bianchi.

Nino Bianchi, nella classe 250, conquistava un bel successo per la marca Ariel imprimendo una nuova spinta ai primati di classe.

1926: Pietro Gherzi.

La folla interviene al sesto circuito del Lario ancora più numerosa che negli anni precedenti. Per la prima volta, in quell'anno, veniva disputata sul classicissimo percorso il G.P. dell'Industria ed a fianco delle cilindrata di 250, 350 e 500 cc. si allineeranno anche i corridori della classe 175.

Gherzi, Nuvolari, Prini e Manetti, rispettivamente su Guzzi 500, Bianchi 350, Guzzi 250 e Ancora 175 furono gli attori di una fra le più memorabili battaglie che ricordino gli annali del motociclismo. I primati furono tutti polverizzati; il progresso della tecnica da corsa non poteva dimostrarsi più significativo.

Mario Gherzi, con la 350 Bianchi, stabilì il giro più veloce della cilindrata.

1927: Luigi Arcangeli.

Non si trovarono parole per descrivere nel 1927, il concorso della folla: immenso! Luigi Arcangeli, il «Leone di Romagna» vinse con la Sunbeam 500 dopo una gara tirata coi denti, dopo un rabbioso inseguimento, dopo aver dato tutto se stesso.

Secondo assoluto finì Guido Corti, su Guzzi a pochi secondi; terzo assoluto, e primo della classe 350, ecco l'indivoltato Nuvolari a 37" da Arcangeli.

Nella classe 350, l'affermazione della Bianchi non poteva essere più smagliante e, come nel 1926, le «Frecce Azzurre» fecero la parte del leone attribuendosi i tre primi posti con Nuvolari, Moretti e Marchi.

Altra vittoria di Prini, su Guzzi, nella cilindrata 250 e gara magnifica di Tonino Benelli nelle 175 che ebbe però un fiero avversario in Nino Bianchi su Bianchi il quale, finché fu in gara, tenne la testa aggiudicandosi inoltre il tempo migliore sul giro.

Nelle motoleggere i primati vennero di gran lunga migliorati.

1928: Achille Varzi.

Nel 1928 la Bianchi 350, per merito di Achille Varzi, conquista la vittoria assoluta battendo la classe di 500 cc.

Varzi e Nuvolari, benché appartenessero alla stessa marca, non mancarono di darsi battaglia senza risparmio. La fortuna favorì in misura minore il mantovano, comunque «Nivola» stabilì il giro più veloce della classe 350.

La corsa di Varzi fu magnifica; il campione sfoggiò tutte le finenze stilistiche e lasciò nel pubblico una impressione enorme. Nella cilindrata di 500 cc. la vittoria premiò Mario Colombo; il giro più veloce fu invece appannaggio di Pietro Gherzi che raggiunse una media mai toccata al Lario. Secondo della classe 350 finiva Amilcare Moretti, terzo Nuvolari.

Netto il successo di Tonino Benelli che stabiliva due nuovi primati nella cilindrata di 175 cc. su Benelli.

Nel 1928 alla gara del Lario intervennero per la prima volta anche le macchine di 125. Tigli e Mariani, entrambi su M.M., colsero un duplice successo per la marca bolognese.

1929 e 1930: Tazio Nuvolari.

Il traguardo del circuito del Lario nel 1929 venne trasportato da Lasnigo a Barni. Si calcola che oltre 70 mila persone si riversassero sul pittoresco percorso.

Anche l'inglese Handley, il celebre corridore d'oltre Manica, prese parte alla nona edizione della gara lariana, ma senza fortuna. Tazio Nuvolari, che un anno prima era stato tenuto in scacco da Varzi, seppe prendersi una magnifica rivincita e strappare, stavolta, la vittoria assoluta con la 350 Bianchi al suo grande avversario il quale vinse con la Sunbeam nella classe 500.

La vittoria del campione di Bianchi fu stupenda e, inutile dirlo, a tempo di primato.

Nelle classi minori la selezione si dimostrò assai aspra. Prini vinse ancora una volta con la 250 Guzzi, mentre nella cilindrata 175 Zini, unico arrivato, dimostrò l'eccellenza della Casa bolognese G.D.

Anche nel 1930, Tazio Nuvolari porta alla vittoria assoluta la Bianchi 350. Il primato sul totale del percorso e quello del giro vennero ripetutamente abbassati dal «mantovano volante». Nella cilindrata di mezzo litro il successo fu ottenuto per la prima volta da Terzo Bandini su Rudge davanti a Broggi. Quarta vittoria di Ugo Prini su Guzzi 250 e miglioramento dei primati di cilindrata.

Successo di Tonino Benelli nelle 175 cc. con la sua marca.

1931: Terzo Bandini.

Nell'11.º circuito del Lario Terzo Bandini realizza finalmente il suo sogno.

Un giovane, nella classe 350, Aldo Pigorini su Velocette, dimostra di seguire la strada dei campioni e si afferma a forte media precedendo Mario Gherzi e Tenni. Nella cilindrata di 250 cc. inutile... dirlo, Ugo Prini, coglie la sua quinta vittoria lariana con la fedele Guzzi battendo i precedenti primati.

Raffaele Alberti, infine, strappa la vittoria

guidando una macchina Ancora e sfoggiando una abilità eccezionale nella cilindrata 175. Il giro più veloce, invece, va a Tonino Benelli.

1934: Carlo Fumagalli.

Nel 1934 la vittoria assoluta spettava a Carlo Fumagalli su Bianchi 500 il quale, dopo il forzato ritiro di Tenni, Bandini e Amilcare Moretti su Guzzi (che stabiliva il giro più veloce della giornata) aveva dovuto difendersi dall'incalzare del meraviglioso Pigorini su Rudge 350, che veniva poi fermato da un banale incidente pochi chilometri prima della vittoriosa conclusione della corsa. Tuttavia il grande campione batteva più volte il primato del giro sino a stabilire la media di Km.76,112.

Il successo della Bianchi fu comunque convincente; soprattutto perché su tre macchine partite due arrivarono alla fine della gara (Fumagalli e Colombo) stabilendo il nuovo primato sul percorso totale del circuito alla media di Km. 74,978.



Terzo Bandini dopo la sua bella vittoria nel 1931.

Ritirato Pigorini, nella categoria 350 la vittoria toccava a Silvio Girotto su Norton.

Una strabiliante prodezza compì Prini su Guzzi che agguantò la sua sesta vittoria nel Lario dopo diversi anni di inattività.

Pagani, su Miller, tenne lungamente la testa e l'abbandonò per una disastrosa caduta (agli effetti della macchina).

Nella classe 175 il confronto Benelli - M.M. si risolse a favore della Casa pesarese che si classificò ai primi due posti con Rossetti e Alberti.

1935: Dorino Serafini.

Nel 1935 la Bianchi riaffrontò il Lario e lo rivinse con Dorino Serafini che portava il nuovo primato assoluto sul totale del percorso a Km. 76,887 di media. I campioni della Moto Guzzi, traditi dalla potenza stessa delle loro macchine, furono messi tutti fuori gara.

Nella categoria 250 la vittoria fu della Guzzi, e Pigorini si classificò inoltre secondo assoluto a pochi minuti da Serafini rimasto solo a difendere i colori della Bianchi dopo il ritiro di Fumagalli che era balzato risolutamente in testa. Spettacolo il giro più veloce di Pigorini alla media di Km. 77,852 che per poco non uguagliava il record della classe 500.

Nella classe 350 vinceva Rossetti su Norton seguito da Secchi, Nocchi, Lama, Bocolini, Leonini. Nella classe 250, a Pigorini, seguivano Brusi, Prini e Mario Gherzi.

Dopo una parentesi di due anni eccoci alla quattordicesima edizione del Lario nel 1938. Nella classe 500 la Gilera, la Guzzi, la Bianchi, date le caratteristiche del percorso, sono valutate con le stesse probabilità di vittoria.

Ma appena poco dopo il «via» Tenni, unico concorrente della Moto Guzzi, cade e si ritira; sicché un motivo di grande interesse viene subito a mancare. Anche Giordano Aldrighetti, poco dopo, causa una caduta, è fuori combattimento e il campione, che con la Gilera 500 quattro cilindri aveva immediatamente assunto il comando della gara, deve rinunciare all'impresa vittoriosa che unica restava da aggiungere al suo splendente libro d'oro.

La lotta per il primato assoluto si circoscrive, così, a Serafini su Gilera 500 quattro cilindri compressore ed a Guido Cerato su Bianchi 500.

Cerato compirà degli autentici prodigi ma Serafini, in grande forma, trionfa abbassando i precedenti primati della grande gara.

Nella classe 250 contro le tre Guzzi di Sandri, Pagani e Alberti si allineava la sola Benelli. Ma la prova fu emozionantissima per merito di Sandri e di Pagani i quali dal primo all'ultimo giro lottarono con uno straordinario accanimento per la vittoria. Vinse di poco Sandri a media elevatissima. Al terzo posto si classificò Alberti e al quarto Martelli.

Mangione e Bonazzi non ebbero avversari nella classe 350 con le loro M.M.

Per la prima volta, a disputare la gara, vennero ammessi i corridori di seconda e di terza categoria.

Nella classe 250 per conduttori di seconda categoria vinse Villani su M.M. mentre Prini trionfava nella classe 500 su Guzzi realizzando la sua

settima vittoria lariana; battendo Vailati, Villa e Macchi su Gilera.

Nella terza categoria le vittorie furono di Premoli su Premoli 250 e di Crugnola su Gilera 500.

1939: Nello Pagani.

L'ultima edizione del Lario, organizzato nel 1939, ha lasciato inestinguibile il ricordo della meravigliosa gara, quello della perfetta organizzazione e della superba classe dei concorrenti lanciati alla conquista della vittoria.

La Moto Gilera scese in campo nella classe 500 con una quattro cilindri compressore affidata a Dorino Serafini e con due monocilindriche «otto bulloni» guidate da Fumagalli e da Vailati. L'unico serio concorrente per il terzo posto era rappresentato da Nello Pagani che pilotava una Guzzi 500 Condor.

Pagani in partenza riuscì a prendere un lieve vantaggio, ma il milanese doveva presto cambiare una candela. Vailati cadeva e continuava la gara dolorante. La lotta entrava nella sua fase più interessante al secondo giro quando Pagani riprendendosi magnificamente si portava a poche decine di secondi da Serafini. Questi, tuttavia, reagiva e al terzo giro il distacco tra Serafini e Pagani si manteneva sui venti secondi. Serafini batteva, durante il suo duello con Pagani, il record del giro più veloce in 24'57"1/5 alla media di chilometri 86,561 senza tuttavia allontanare il pericolo di un successo di Pagani, tenacissimo all'inseguimento.

Improvvisamente, all'inizio del quarto giro, mentre la lotta fra i due campioni proseguiva accanitissima, Dorino Serafini, in seguito a un guasto al comando del carburatore, doveva rinunciare alla battaglia e Pagani assumeva la testa sino al termine vittorioso della prova che aveva giustamente meritato di vincere. Fumagalli, che aveva mantenuto a lungo la seconda posizione, non fu in grado di attaccare il corridore della Guzzi la cui media generale, sui sei giri del percorso, pari a Km. 216, fu di Km. 84,101 e costituiva un nuovo primato.

Fumagalli, costretto poi al ritiro, lasciò il posto di onore a Silvio Vailati che con la Gilera aveva saputo ben reagire al dolore della caduta iniziale.

Nella classe 350 Michele Mangione su M.M. vinceva indisturbato davanti a Palvis su Norton, a tempo di primato, realizzando la media generale di Km. 80,328 e il giro più veloce a Km. 82,035; medie che per poco non furono superiori ai primati della classe 250; fatto nuovo poiché da molto tempo le 350, in Italia, dovevano arrendersi alla maggior velocità delle macchine di cilindrata inferiore. Fu solo per un incidente nel finale che la M.M. 350 di Mangione non riuscì a superare la media del vincitore della classe 250, Sandri su Guzzi, che ottenne i Km. 80,473 davanti al compagno di squadra Alberti. Il giro più veloce della classe 250 rimase però imbattuto, appartenente allo stesso Sandri su Guzzi alla media di Km. 84,794 stabilita nel 1938 durante il memorabile duello con Nello Pagani.

Nella classe 500 sport Ugo Prini, su Guzzi, vinceva il Lario per l'ottava volta battendo Balzarotti su Gilera e Premoli su Gilera mentre nella classe 250 sport Leoni Gianni su Benelli, dopo un fiero duello con Tizzoni, si imponeva a Puppo su Guzzi. Ritirati tutti gli altri concorrenti.

D. D. C.

Due italiani al "Tourist Trophy",

Alla classica manifestazione inglese, nel 1926, prendevano parte numerosi centauri italiani, decisi a rendere dura la vita ai migliori campioni del motociclismo britannico. Dal dire al fare purtroppo, come sentenza un vecchio proverbio, c'è di mezzo il mare. Infatti le molte speranze palesate alla vigilia, date le difficoltà dello impervio tracciato, sfumarono in breve per i molti ritiri. A difesa dei colori italiani non rimase, ad un certo momento, che il ligure Pietro Gherzi, il quale già aveva bene impressionato e pubblico e tecnici durante le prove della vigilia.

Ma procediamo con ordine: la partenza dei corridori delle «250» aveva fatto ammutolire l'enorme pubblico che si accalava in ogni angolo del circuito; a questo silenzio aveva fatto poi seguito il vociare degli stessi sportivi che con

malcelata ansia attendevano il primo passaggio. Non tardarono molto i centauri e nel gruppetto di testa, riconoscibile per la sua caratteristica figura, era anche Gherzi. Nel primo giro, anche se si erano registrati parecchi ritiri, non si era ancora accesa la lotta; questa scoppiò violenta nel corso della seconda tornata fra il ligure e il campione Jonhston. Mai duello risultò più irruento ed impressionante, mai due campioni dimostrarono tanto coraggio nell'affrontare le pericolose curve del tracciato. Poi a poco a poco Gherzi ebbe la meglio e riuscì nel terzo giro ad avvantaggiarsi nei confronti del suo dnetto avversario. Fu a questo punto che la sfortuna sfiorò l'italiano: alcuni balbettii del motore obbligarono Gherzi a fermarsi per cambiare una candela. L'operazione venne eseguita rapidamente, non tanto però da vietare a Jon-

hston di prendere il comando della gara e di tagliare il traguardo con 20 secondi di vantaggio sull'italiano. Il pubblico — sportivissimo — applaudì calorosamente il vinto.

La sfortuna di Gherzi.

Ma quel giorno la disdetta per Gherzi non era ancora finita. La Giuria, durante la premiazione, comunicò che avendo l'italiano usato una candela (quella cambiata in corsa) diversa da quelle dichiarate prima della gara, veniva squalificato e perciò tolto dall'ordine d'arrivo. Ci pensò la folla, con prolungati applausi rivolti al campione e con una clamorosa dimostrazione contro la Giuria, a rendere giustizia a Pietro Gherzi. E la Giuria non tardò molto a ricredersi ed annullando la decisione presa rimise Gherzi al secondo posto della clas-



Un concorrente abborra una difficile curva al Tourist Trophy del 1926.

sifica della categoria 250. Questo nuovo comunicato provocò una altra ondata di entusiasmo all'indirizzo del coraggioso centauro che aveva sfiorato la vittoria nella più difficile corsa d'Europa.

La prova di Arcangeli.

L'anno successivo gli italiani riattraversarono la Manica e per la seconda volta uno di loro dette spettacolo d'audacia nella piccola isola di Man, dove annualmente si svolge il Tourist Trophy. Ormai tecnici e motociclisti avevano compreso che tale corsa era da catalogarsi fra le più estenuanti e logoranti di quelle inserite nel calendario e che solo dei campioni nel vero senso della parola sarebbero riusciti ad occupare i primissimi posti della graduatoria.

I locali, che conoscevano palmo per palmo tutto il circuito, erano indubbiamente i favoriti, ma anche in quella occasione ci volle tutto il virtuosismo di Handley perchè

ancora una volta sul più alto pennone sventolasse la bandiera inglese. Handley, che era in sella ad una Blakburne, non ebbe un attimo di tranquillità durante la corsa, perchè in seconda posizione « macinava » a tutta velocità Arcangeli, su Guzzi, ben deciso a sgretolare quel vantaggio che l'inglese era riuscito ad acquisire con una velocissima partenza. Il binomio Arcangeli-Guzzi fece miracoli, ma, forse anche a causa di rapporti poco adatti a quel genere di percorso, non riuscì, pur abbassando il primato stabilito nel 1926 da Johnston di 4', a portar via il primo posto ad Handley.

L'italiano si cimentò anche nella prova riservata alle « 500 ». Fu una gara infernale; prima saltò via Woods a tutto gas provocando una dura selezione, poi quando la Norton del campione cedette prese il comando Bennet, che era riuscito a mantenersi in seconda posizione. La tenacia e l'ardimento di Arcangeli non ebbero il giusto premio: l'italiano, costretto più volte a fermarsi per noie all'accensione, riuscì purtuttavia a portare a termine la gara entro il limite di tempo stabilito. Tale coraggiosa prova venne premiata dagli organizzatori con la consegna della riproduzione del Tourist Trophy, il magnifico trofeo che qualche anno dopo un altro grande campione italiano doveva conquistare.

GUAR.

Il "Tourist Trophy" si svolge ogni anno nell'Isola di Man ed è considerata la più importante gara motociclistica del mondo, il banco di prova per eccellenza delle macchine e dei piloti.

Ad essa le più forti Case inglesi dedicano le migliori energie per strappare la vittoria alle fabbriche concorrenti, ed una preparazione lunga e minuziosa, non trascurando nessun particolare, anche minimo, che possa assicurare alle macchine e ai corridori un rendimento elevatissimo.

Gli inglesi, appassionatissimi della moto, accorrono sempre in gran numero, qualunque sia l'andamento della stagione, ad assistere alla competizione, che raramente vede l'affermazione di uno straniero, stante le caratteristiche del percorso, che gli inglesi — essendo dei posti — hanno agio di studiare meticolosamente per lungo tempo senza sottoporsi a trasferte dispendiose, ed anche al fatto che i concorrenti partono separati tra di loro anziché in linea, ed è difficile, per chi non è abituato a tal genere di gare, potersi regolare sugli avversari che li precedono o li seguono.

I premi di classifica non sono molto ingenti, ma una vittoria al T. T. è quanto di più alto possa desiderare un motociclista.



Il Tourist Trophy presenta, per i corridori italiani, difficoltà anche nella partenza, che viene data alla distanza di un minuto tra ogni concorrente. Qui Handley al "via".



Pietro Ghersi al Tourist Trophy.

205,252 KM. IN UN'ORA

TARUFFI SEMPRE IMBATTUTO

All'inizio del 1937 la Casa Gilera si prefisse lo scopo di strappare alle case inglesi e tedesche i più importanti record mondiali di velocità.

Dall'ottobre del 1937 all'aprile del 1939 — anno nel quale la Moto Gilera concluse i tentativi — il primato dell'ora di velocità crollò due volte e venne battuto il record mondiale assoluto di velocità.

Gli antagonisti di Piero Taruffi erano il tedesco Henne con le bicilindriche compressore di 500 e di 750 cc. e l'inglese Fernihough con la pluricilindrica Brough Superior di 1.000 cc. per il record di velocità assoluta mentre per il primato mondiale dell'ora, e di tutti gli altri intermedi, la 4 cilindri italiana e il suo pilota si trovavano di fronte Guthrie della Norton, Handley della F.N., Wright della O.E.C. Temple, Wack della Brough Superior, ecc.

La conquista del primato del km. e del miglio lanciati rappresentavano la massima « performance » velocistica del motociclismo di quel tempo, appannaggio della B.M.W. la quale con una 750 cc. aveva raggiunto la velocità di km. 256 all'ora.

Il primato sembrava raggiungibile, ma mentre la Casa Gilera stava completando la sua preparazione, Henne con una nuova 500 M.B.W. compressore portò il record a 272 km. Il balzo della marca tedesca fu determinato principalmente dall'impiego di una carrozzeria aerodinamica che in se stessa racchiudeva il guidatore e la macchina.

Anche la Moto Gilera, pur ignorando che in Germania era stata progettata per i primati una carrozzeria del genere, si era indirizzata verso una identica soluzione ed infatti nelle prove effettuate a Lucca la macchina italiana apparve completamente avvolta da un guscio di duralluminio, di sagoma pesciforme.

Il modello di carrozzeria aerodinamica venne collaudato attraverso laboriose esperienze nella galleria aerodinamica messa a posizione dall'ing. Gianni Caproni.

Il nuovo record di Henne costrinse, pertanto, la Casa italiana a cambiare il proprio programma e si pensò di iniziare i tentativi da quelli di durata per terminare con quelli di velocità. Si decise, non essendo stato concesso il permesso per l'autostrada Milano-Torino, di scegliere il tratto autostradale Brescia-Bergamo che misurava km. 45 di lunghezza.



1938 - Piero Taruffi, sull'autostrada Brescia-Bergamo, si accinge a battere il record mondiale dell'ora.

Non esistevano dubbi sulle possibilità velocistiche della macchina, ma il vero problema era quello di non perdere troppo tempo nei «dietro front» terminali della base, dove erano anche disposti i rifornimenti di carburante e di non perdere altro tempo prezioso sui ponti e curvoni abbastanza numerosi.

Il fondo autostradale non era perfetto e negli avallamenti la macchina carenata dava l'impressione, data la velocità, di decollare, per cui si pensava con timore a quelli che sarebbero stati gli effetti di un'improvvisa raffica di vento nell'istante in cui la motocicletta si fosse trovata staccata da terra sia pure per pochi metri. Per tale motivo i tentativi furono effettuati sempre all'alba, quando la calma atmosferica è maggiore. Pilota, macchina, meccanici e seguito venivano avviati all'autostrada quando ancora l'oscurità era profonda, poi improvvisamente il motore rompeva la quiete notturna, e la macchina iniziava per dieci minuti buoni il suo andirivieni a circa 100 all'ora di velocità per scaldare l'acqua e l'olio. Quindi controllo della pressione delle gomme, degli ammortizzatori, cambio delle candele e... via!



Il 29 aprile 1937 crollò il primato mondiale dell'ora, detenuto da Guthrie su Norton 500 (media Km. 186,613) che Piero Taruffi elevò a Km. 195,106. Questo primato della classe 500 era valido anche per le classi 750 e 1000 cc.; il 21 ottobre 1937 crollava il primato mondiale assoluto di velocità del Km. lanciato appartenente alla B.M.W. 500 di Henne (a Km. 272) che la Gilera portava a Km. 274,181 di media dopo un passaggio a Km. 276,073 in 13" e 100 millesimi.

Questo record, che rappresentava la velocità più alta realizzata da una motocicletta, venne riconosciuto valido per le sole classi 500 e 750 perchè, pur essendo superiore anche al primato della classe 1.000 stabilito da Fernihough con la Brough Superior a km. 273.244 all'ora, si prestava a un curioso... appiglio burocratico. In effetti il regolamento stabiliva che per battere un record bisognava abbassarlo di almeno 5 centesimi di secondo. E Taruffi, pur avendo

battuto... regolarmente i primati delle classi 500 e 750, per aver abbassato il record di Fernihough di 4 centesimi e mezzo di secondo se lo vedeva negare per quel 1/2 centesimo di secondo prescritto dai burocrati. Nelle tabelle dei record mondiali, quindi, si determinava un paradosso, per cui i chilometri 274,181 di velocità della Gilera venivano considerati... inferiori ai km. 273,244 della Brough Superior 1000 cc.

Successivamente altri numerosi primati venivano conquistati da Pietro Taruffi tanto che la Moto Gilera ne contava, a un certo momento, una cinquantina e tutti importanti. Ma un'altra grandiosa impresa venne realizzata il 13 aprile 1939 allorchè, per la prima volta durante il tentativo di primato mondiale di velocità dell'ora, vennero oltrepassati, da Pietro Taruffi, i km. 200 di media. Per precisare, la velocità realizzata fu di km. 205,252 contro la quale, a distanza di 13 anni, si esita ancora ad assumere una qualsiasi iniziativa.

Ma quale sarebbe stata la velocità raggiungibile dalla Gilera se il tentativo si fosse potuto svolgere sopra un percorso che avesse permesso alla macchina di non ritornare sulla propria strada come dovette fare giungendo ai punti terminali dell'autostrada?

I dati tecnici, approssimativi, della macchina di Taruffi, carburata ad alcool, davano a un regime di 8500 giri, con una compressione di 1:16, la potenza di 80 HP e non trovano riscontro nella costruzione motociclistica e automobilistica di quel tempo. La 4 cilindri Gilera dei primati, che pesava 160 chilogrammi circa, poteva dunque disporre, dal rapporto fra peso e potenza, di un Cv a chilo.



La macchina, oltre che della descritta carenatura, era dotata di telaio elastico, ammortizzatori laterali, radiatore per il raffreddamento dell'acqua e di cambio a quattro velocità. A distanza di tanti anni Gilera detiene ancora 23 primati mondiali, dei quali i 9 della classe 500 sono quasi tutti validi anche per le cilindrata di 750 e 1000 cc

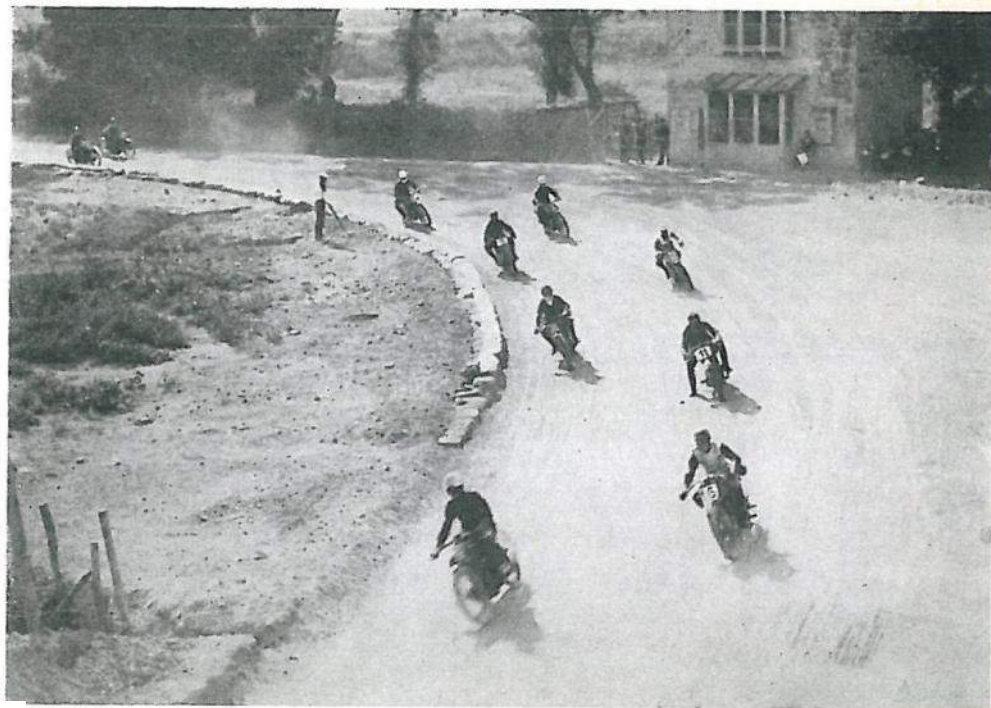
DE DEO CECCARELLI

PRODEZZE DI NUVOLARI «FOLGORE UMANA»

Il Nuvolari del 1929. La gente che abita in fondo alla discesa del Ghisallo, fra i mucchi di case che quasi soffocano le strettissime strade, ancor oggi si ricorda della tecnica temeraria di Tazio nell'affrontare, con la moto gorgogliante di rombi, le curve che s'arrotolano nei paesi: Nuvolari, unico fra tutti, non toccava i freni ma, puntando con decisione contro il muro un gomito imbottito, su di esso faceva perno in modo da imprimere alla macchina soggetta alla forza centrifuga un acrobatico moto rotatorio che lasciava stupefatti (e con un po' di gelo nelle ossa, nonostante il polverone affocante della piena esta-

te) gli spettatori che si sporgevano a grappoli dalle finestre e dalle porte.

Ognuna di queste manovre era seguita da un urlo represso e da un entusiastico battimani, proprio come quando si è al circo e il drammatico finale dell'uomo del trapezio, che volteggia con snaturata indifferenza al di sopra delle tigri e dei leoni, fa tacere l'orchestra e impallidire la ghirlanda delle lampade. «Ehi, hai visto come ti curva quel Nivola?». E ognuno, mezzo spaventato e tuttavia profondamente compiaciuto, rispondeva che sì, che aveva visto bene in che modo roteava, fra gli spigoli sassosi delle case,



27 - Durante la disputa del G. P. Reale a Roma, Nuvolari è in quinta posizione. Vi rimarrà ancora per poco...

quel piccolo dio popolare a cui gli ammiratori gli abbreviavano e storpiavano affettuosamente il cognome (ma non è facile scoprire il segreto di quella «u» che si trasforma in «i») e che ti dava l'idea, con quel corpo minuto e scaltro, di un beccaccino imbottito di stoppa e di cusio.

Così, grazie anche a questa fantasiosa predezza che era una delle sue tante messe in evidenza in centinaia di competizioni, nasceva e si rafforzava la leggenda di un Nuvolari sempre voglioso di stare in equilibrio sul precipizio, di sfidare le leggi della statica e della dinamica, di mettere in gioco la vita per la soddisfazione di rubare un minuto secondo, o pochi quinti di minuto secondo, al cronometro di questa o di quella gara; nasceva e si irrobustiva la leggenda di un Nuvolari, estremamente coraggioso, spavaldo, temerario, che sfidava le lame dei rettilinei e l'incertezza delle curve e dei saliscendi montani con una magica bravura destinata ad esaltare l'immaginazione di milioni di sportivi.

Un Nuvolari spadaccino, in corsa, e quindi per forza un po' guascone; un Nuvolari che caracollava con la moto così come un guscho, nel rodeo domenicale che festeggia la vendita di numerosi armenti, caracolla in groppa ai cavalli selvatici fra un cerchio di spettatori esultanti: perciò la sua smilza figura, sormontata da un casco monumentale che faceva da cupola a un viso un tantino surronone ed esageratamente lungo (una faccia, insomma, dentro uno specchio deformante) divenne — e lo è tuttora, nonostante gli anni, la malattia, il penoso riposo — uno stemma vivente stampigliato sul frontespizio del nostro almanacco motoristico.

Ma si può anche aggiungere che Nuvolari, cioè il Nivola del popolo minuto, mantenne la stessa eccezionale bravura anche quando lasciò la moto per entrare nelle file, in un certo senso più importanti, dell'automobilismo da competizione, anzi, a proposito dello spavaldo accorgimento da lui messo in pratica ai piedi del Ghisallo, c'è da dire che la stessa tecnica la trasportò sulle curve dei circuiti di tutto il mondo: bloccando talvolta i freni, onde provocare un fulmineo semicerchio nella traiettoria della macchina oppure, nella maggioranza dei casi, affrontando le curve ad amplissimo respiro col metodo dell'accelerazione.

Questi curvoni (contrariamente all'opinione più diffusa, che a torto classifica la difficoltà

delle curve in rapporto direttamente proporzionale alla loro acutezza) costituiscono una lavagna da politecnico per tutti i piloti poiché misurano, con un metro infallibile, la loro bravura. E, a questo proposito, la spiegazione diventerà più convincente ricorrendo all'esempio pratico che il grande e indimenticabile campione francese Raymond Sommer mi fece in una sera d'estate al tavolo d'una famosa trattoria di Sanremo: «Ecco, ora tenterò di spiegarle la differenza che esiste fra un Nuvolari, cioè fra il migliore pilota del mondo, e un provetto autista di piazza: se la curva è strettissima quest'ultimo potrà affrontarla, tanto per dire una velocità qualsiasi, a 80 all'ora; e Nuvolari a 85-86 all'ora. Però se lo stesso autista e il campione mantovano, entrambi su macchine potentissime, dovessero affrontare un *curvone*, ad esempio, di Monza o del circuito di Tripoli, ecco allora che la differenza di classe balzerà evidentissima agli occhi: l'autista, che so io, curverà sui 170-180, ma Nuvolari sui 220-230-240 orari».

Taluno potrà sorridere, scettico, di questo esempio, adducendo l'osservazione che l'autista di piazza, per quanto provetto, non ha certo dimistichezza con vetture da corsa; ma qui posso assicurarvi, quale vecchio frequentatore dei circuiti, che la differenza era percepibile, anche senza il cronometro alla mano, nei rapporti fra Nuvolari e gli altri campioni, sebbene famosi: Tazio, lui solo, aveva il coraggio (e lo avrebbe tuttora, se la dolorosa eredità dei gas venefici non gli mozzasse il respiro) di rallentare, al punto esattissimo, poco prima della curva e di accelerare, con estrema decisione, quando si trovava nel gomito, onde vincere con le redini del motore la forza centrifuga. E, in tal modo, rubando un secondo o quinti di secondo in ogni grande curva, spesso riusciva a raggiungere vittorie clamorose e talvolta insperate.

Altre volte vidi coi miei occhi acrobatiche imprese di altro genere, ma atte sempre a entusiasmare la folla: a Mantova, durante il primo giro d'una gara svoltasi pochi anni or sono, affrontando una curva uscì con le ruote dalla pista, così da lasciarvi un solco. Brivido degli astanti. Una svista? Un attimo di disattenzione? Ma, fosse quel che fosse, Nuvolari anche nel secondo e nei giri successivi ripetè la stessa manovra trasformando il ritenuto errore in un numero d'attrazione: le ruote, impavidamente, continuarono a cal

care e a ricalcare il medesimo solco; e la folla non si stancò di applaudire quel pezzo di geometrica bravura.

Tazio Nuvolari è nato sessant'anni fa nella provincia di Mantova, a Casteldario: un paese dai bassi porticati che hanno il colore del tufo, cinto da una campagna prodigiosamente silenziosa e dilatata. È la terra dei gelsi dal fogliame denso e oleoso; dei salici pallidi ed esigui, delle marcite, dei canali ricoperti d'una patina verde su cui graciano le rane con un timbro curioso e somnesso. E ci può stupire (ma forse è una legge di natura) che da una campagna così atona e blanda sia nato il demone della velocità, il funambolo dei circuiti, l'antiretorico spadaccino delle grandi gare internazionali.

Nei giorni scorsi «il campionissimo» stava ricercando la perduta buona salute in una clinica che si specchia nelle acque del Garda. Guarirà, forse è già guarito, questo è l'augurio di tutti gli sportivi italiani: ma lui non deve troppo dolersi d'esser stato costretto a lasciare per sempre il brivido delle gare, dal momento che il ricordo delle sue gesta resterà a lungo nel tempo.

Vi ho parlato di Nuvolari, soffermandomi su taluni particolari capaci di tratteggiarne il carattere, perché Nuvolari — la folgore umana — resta l'esempio più importante degli assi del motociclismo passati, dopo una vemente ascesa, nell'automobilismo. Ma anche il grandissimo e compianto Varsi (schiantatosi su una quercia del Bremgarten che l'anno scorso vidi illuminata da un mazzo di gladioli rosa e da un nastro tricolore) fu un puro sangue della moto; e pure Amedeo Ruggeri, Giordano Aldighetti, Luigi Arcangeli, Dorino Serafini, Piero Taruffi, Alberto Ascari, Nello Pagani e molti altri famosissimi campioni del volante, sebbene con minor luce, presero l'avvio dalle due ruote, cioè da quello sport che sa affinare i riflessi nervosi e il sovrumano coraggio dei piloti. La motocicletta è un giavellotto fatto scattare dal cuore e dai nervi; un fioretto che prelude ai galizzi, più sostanziosi e massicci, della spada; un vaglio quasi sempre indicativo, perché eseguito con un mezzo poderoso, ma elementarmente snello (anima e corpo saldati alla fionda del motore) così rievocare, in certo qual modo, le monochie degli eroi americani.



Alberto Ascari, prima di dedicarsi all'automobile, fu un valente campione motociclista. Scorse nel 1927.

Vi ricordate dell'indimenticabile Aldighetti, l'asso degli assi del motociclismo? Mi ricordo nitidamente, se socchiudo gli occhi, di quando egli sostenne una specie d'esame per entrare nella Scuderia Ferrari, vale a dire nell'automobilismo agonistico.

Era una giornata solcata da nubi grigie e turbolente e la strada che da Modena conduce a San Venanzio e all'altura di Serramazzoni (di lassù la pianura emiliana diventa un'azzurrognola specchio) appariva irritata, lungo i filari degli olmi, da isterici colpi di vento. Lo stesso Enzo Ferrari (l'attuale validissimo costruttore) volle esaminare personalmente Aldighetti e gli si sedette a fianco. Raggiunsero, rombando, Serramazzoni e poi ripresero la via del ritorno: senonché, al passaggio a livello di Baggiovara — proprio là dove il treno di Sassuolo salta dieci volte al giorno con un sibilo la trattoria in pietra viva nota ai golosi per i suoi galletti allo spiedo che rinverdiscono quelli letterari della *Reine Padoque* — Aldighetti slittò e la macchina rossa si rovesciò nel fosso che delimita alla destra la strada. Giordano si fece poco o nulla, Enzo Ferrari riportò una profonda ferita al naso di cui ancor oggi porta la cicatrice. Però, nonostante quel drammatico incidente, capì che Aldighetti sarebbe diventato un asso di prima grandezza anche nel nuovo campo. E soltanto un destino funesto troncò per sempre, poco dopo, le coraggiose imprese del campione.

La recente penosa convalescenza di Dorino Serafini, feritosi gravemente col meccanico Salani durante la Mille Miglia del 1951

(«il volo di Icaro», lo si definì allora) fu rincorsa da una stuola di amici che si avvicinarono nella modesta villetta di Pesaro e da una grande fotografia, proprio di fronte al suo letto, dove si scorge un Dorino che saluta trionfante subito dopo la conquista del titolo europeo e di quel primato sulla Milano-Bologna (da lui ottenuto durante la Milano-Taranto) che ancor oggi appare un fastidioso inespugnabile.

Serafini, nella primavera e nell'estate dello scorso anno, mi parlò a lungo delle sue avventurose e talvolta drammatiche vicende; a cominciare da quel volo, tra le fiamme che lo lambivano, in una foresta del nord Europa, fino al salto a catapulta, di cui ho accennato dianzi, in un campo di stoppie del litorale adriatico. «La macchina, per mia fortuna, volò più lontano di noi due, sicché non ci schiacciò sotto il suo peso: ma mentre mi trovavo nell'aria, in quei pochi attimi, ho rivisto a ritroso tutta la mia vita (da quando, adolescente, saltai a cavalcioni della prima moto) e mia mamma e mia moglie e il mio fratello morto e questo giardinetto in cui ci troviamo ora e il molo di Pesaro e tante altre cose che sarebbe troppo lungo enumerare. Ma è andata bene e ora voglio ricominciare a correre. Morirei per davvero se non corressi».

Ed eccovi un'altra bandiera del motociclismo e dell'automobilismo: Taruffi. L'ingegner Piero Taruffi (cappelli spruzzati di bianco, un corpo da atleta, una voce mite e pastosa da professore di storia naturale) significa un venticinquennio di lotte, di assalti ai primati, di gare su circuiti e su strada, dove spessissimo ha sostenuto il ruolo di primatario. Un valore superato soltanto dalla modestia e dalla probità. E ora, dopo la vittoriosa *Carrera Panamericana* («sì, devo proprio dirle che è stata la mia vittoria più bella e che mai, finora, avevo provato una gioia così viva») la sua voce riecheggia le candide campane di Pasqua.

Taruffi mi ha promesso di narrarmi minutamente la sua velocissima e multiforme vita di pilota, corredandola di appunti, fotografie, episodi inediti: «La mia vita segreta non sarà più segreta: ma pensa lei, sinceramente, che ne valga la pena?».

Gli ho risposto, con entusiasmo, che non vi potevano essere dubbi. E allora Taruffi ha acceso una sigaretta e, accompagnando gli sbuffi del fumo col suo cortese e inseparabile sorriso, guardava all'insù, non so che cosa, ma forse parlava con se stesso.

DARIO ZANASI



Peter d'Ann: Lorenzoni, Pagani, Marzoli e Dabo.

TENNI CONTRO IL RECORD DELL'ORA

Il grande campione perse e riconquistò nello stesso giorno il primato sui 50 km.

Il 21 novembre 1938, dopo il rinvio precedente per cattive condizioni meteorologiche di alcuni tentativi, Tenni si partiva con la 250 Guzzi compressore, telaio elastico, davanti alla cabina dei cronometri nel grigio scenario del parco di Monza.

Il campione affrontava una tecnica avventurosa: scendeva in pista per la conquista del record mondiale dell'ora nel classico «ottimo» della pista in condizioni di buio e di temperatura non favorevoli. La pista ha uno sviluppo di km. 4.500.

Il grande momento è giunto! Tenni s'avvanza con la macchina nella linea del traguardo e alle 12,47 il corridore taglia per la prima volta il raggio luminoso della cellula foto-elettrica azionata dai cronometri. La macchina sprigiona quasi subito la sua voce lacrimante e il pilota, abbandonandosi sul serbatoio (un voluminoso serbatoio che contiene 42 litri di carburante, cioè 24 in più del serbatoio normale da corsa) scopre rapidamente dalla vettura. Seguono il rombo possente della macchina. Ma è appena trascorso un minuto e quaranta secondi che il corridore, sdraiato sulla motocicletta, passa lanciatisimo davanti al traguardo.

Il secondo giro si compie in tredici secondi di meno.

Il corridore ha cominciato la sua corsa solitaria contro il cronometro. Soltanto quando passa sul rettilineo delle tribune ha il conforto delle segnalazioni. Per giri e sei giri i tempi del corridore oscillano: 1'30", 1'29", 1'31". La temperatura rigida e il peso della macchina (non dimentichiamo il pieno del serbatoio) non permettono, all'inizio del tentativo, medie più elevate. Ma i primati intermedi, quelli stabiliti da Nello Paganì nell'aprile dello stesso anno con la Guzzi, già vacillano. Al secondo giro, che corrisponde pressappoco al 50° km., il primato sulla distanza viene migliorato nettamente alla media di km. 181,532.

La prodezza acquisita doppio perché lo stesso primato di Alley su F. N. 350 cc., a km.

175,710 crocchia a sua volta clamorosamente.

Non appena la notizia viene comunicata dai cronometri, Tenni, al passaggio del 12.º giro, viene fatto segno a una commovente manifestazione di entusiasmo. Sventolano i fazzoletti, volano i cappelli, qualcuno si leva il giacchettone di pelle e lo agita in vorticosi mulinelli.

Gli stessi dirigenti della Guzzi non possono nascondere la loro gioia. Intanto Tenni infila giri su giri. È in una forma sorprendente, in uno stato di grazia. In lui riconosciamo veramente il campione delle cento vittorie, il grande trionfatore del circuito di Livorno, delle due Milano-Napoli, il dominatore del Tourist Trophy inglese.

Al 18.º giro Tenni polverizza altri due primati mondiali sulle 50 miglia alla media di km. 177,779 superiore a quelle di Pagani e al record dell'inglese Guthrie su Norton 350 (km. 173,283).

Ma altri trionfi attendono la piccola e portentosa Guzzi 250. Dal 21.º giro i tempi di Tenni cominciano a migliorare col diminuire della quantità del carburante contenuto nel serbatoio. Al 22.º giro che corrisponde a km. 100 circa, il campione ottiene un bellissimo 1'29"4/5. Anche i primati su questa distanza di Pagani su Guzzi 250 e di Guthrie su Norton 350 si sfacciano nettamente. Nuove esecuzioni al susseguente passaggio del corridore che si lancia, e desso, all'uscita delle 100 miglia.

Al 34.º giro Tenni migliora il tempo sul giro: 1'27"4/5; al passaggio successivo tocca le 100 miglia con una media sbalorditiva segnando nell'anello della pista il tempo di 1'26"4/5.

I primati, tutti stranieri adesso, esistenti su questa distanza, risultano frantumati. Marchant, infatti, che con la Motozocche 250

aveva stabilito la media di km. 149,770, e Guthrie su Norton 350 che aveva realizzato i km. 172,923 sono battuti da lontano dal campione della Guzzi che sulle 100 miglia segna il tempo di 53'40" a km. 179,914 di velocità.

Tenni migliora costantemente la media. L'efficienza della macchina è sbalorditiva; la classe sfoggata dal campione abbaglia, è il caso di arrivare, il tappeto grigio che vela l'autostrada.

Al 36.º giro Tenni ottiene uno dei suoi tempi migliori in 1'26" e 2/5. Senza quasi avvedersene, tanto il tempo passa rapidamente, siamo (?) giunti alla soglia del primato dell'ora. L'ora scade mentre Tenni sta compiendo il suo 40.º giro. Quando i cronometri comunicano ufficialmente la nuova prodezza di Tenni e della miracolosa Guzzi 250 l'entusiasmo raggiunge la stella.

I primati di Jeanini (Preter Joughi 250) a km. 156,243 e di Guthrie (Norton 350) a km. 172 e m. 887 sono stati maciati dalla macchina italiana e dal suo classico pilota che ha stabilito la nuova media di km. 180,502.

La marcia di Tenni continua, riteniamo che egli voglia, adesso, attaccarsi al primato dei 200 km. e a quello delle due ore, soprattutto quest'ultimo, e stabilire il «massimo» assoluto mondiale sulla distanza dato che ufficialmente non esiste un massimo del genere sulle tabelle della F.I.C.M.

La velocità aumenta ancora. Al 42.º giro Tenni realizza un netto 1'26". Ma improvvisamente la voce del motore tace. Il pilota è rimasto privo di carburante. Disgraziatamente il punto dell'autostrada, nel quale Tenni si arresta, è assai lontano dal box. Il rifornimento, in queste condizioni, non è possibile. Ha fine, così, il secondo tentativo, quando mancavano appena cinque chilometri per realizzare il primato sui 200 km.

Intanto Tenni arriva al rifornimento. Le sue prime parole vorrebbero essere di rammarico; le condizioni atmosferiche hanno costretto il motore a... bere più del solito.

Ma Tenni non ha neppure il tempo di spiegarsi che i dirigenti della Guzzi, meccanici, giornalisti gli sono addosso e lo portano in trionfo mentre i fotografi fanno scattare le loro macchine. Il corridore appare freschissimo. Il freddo non l'ha che relativamente tormentato. Ingoia un caffè bollente poi si copre con un lungo cappotto scovato chissà dove. Qualcuno gli porge un panino. E finalmente viene lasciato in pace.

Di scena è ora Pagani il quale, con una macchina nuova di zecca, partirà per demolire il primato sui 50 km. che Tenni gli ha strappato. La partenza del milanese è fulminea; i tempi del campione d'Italia della classe 250 fin dai primi giri sono sensibilmente migliori di quelli di Tenni. Ma il freddo è diventato ancora più acuto e il motore, stavolta, sembra trattenuto da qualche disturbo non individuabile. Si vorrebbe fermare il pilota ma, pure in queste condizioni non ideali, il valorosissimo Pagani riesce a mantenersi leggermente su-

periore alla media del suo compagno di squadra. Eccolo, infatti, che passa il traguardo dei 50 km. con circa quattro secondi di vantaggio sul tempo precedente di Tenni.

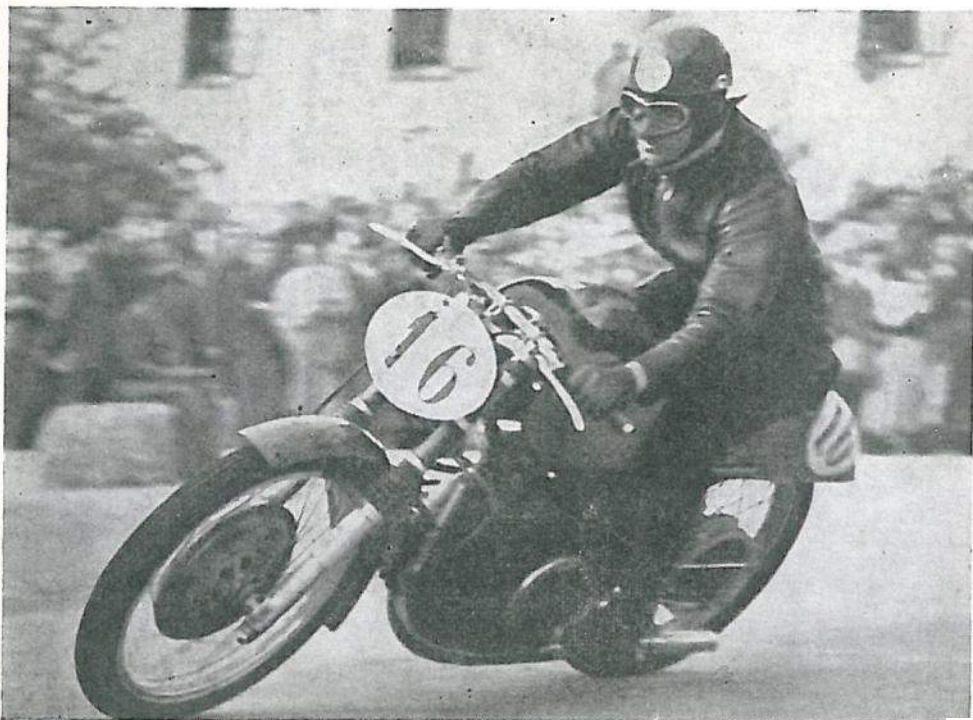
Pagani è felice di aver ripreso in poco più di un quarto d'ora i diritti di... proprietà sul suo primato e di aver guadagnato così la polizza di 10.000 lire che il C.O. N.I. riserva ai figli dei primatisti mondiali. Ma Tenni, alla guida di una terza macchina, si rimette in pista.

La Guzzi accorda evidentemente un grande valore al primato. E Tenni scatta per il nuovo tentativo. La sera sembra anticipare la sua venuta. La temperatura si mangia un altro paio di gradi. Sulle curve dell'autodromo si stende un leggero velario di foschia. Ma nulla trattiene Tenni il quale poco dopo le ore 15,45 taglia il traguardo dei 50 km. alla media oraria di 181,532. Tenni non solo è rientrato in possesso del primato sui 50 km. ma in questo tentativo abbatte i tempi esistenti sui 10

km. e sulle 10 miglia da fermo alla media di km. 187,832 - 187,503 - 174,833 - 178,495.

Il primo a complimentarsi con Tenni è Pagani. I due dominatori della velocità, il più anziano all'apogeo della gloria, ed il più giovane che sale fra le stelle dell'olimpico motociclistico, si abbracciano commossi. Laggiù, davanti alla cabina dei cronometristi, il raggio luminoso della cellula foto-elettrica acquista maggiore intensità col calare delle ombre. Il piccolo esercito dei meccanici riceve l'ordine di ricaricare le macchine portento-se sul capace autocarro della Guzzi. L'autodromo si immerge nella tristezza del suo novembre pieno di ombre misteriose. Cosa importa? Nel cuore di tutti c'è un caldo riflesso, quella grande luce che si sprigiona dalle macchine vittoriose; creazioni del genio, superbi inarrivabili prodotti di quell'industria che ha fatto riecheggiare nel mondo la voce della Patria.

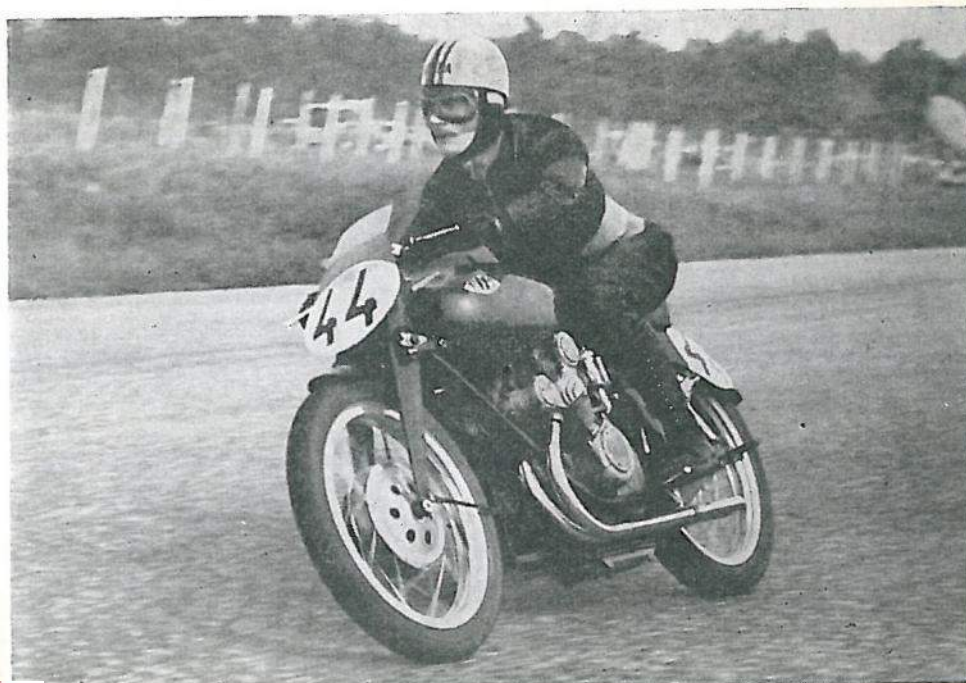
D. D. C.



La ruggente e scatenata potenza della motocicletta da corsa dominata dalla "classe", di Tenni.

La circolazione dei motoveicoli in Italia (1950)

| Regioni | Motocicli | Moto-carroz zette | Moto-furgoni | Motocarri | Motolegg. e Motosc. da 51 a 125 cc. | Motofurg. leggeri da 51 a 125 cc. | Ciclomotori fino a 50 cc. |
|----------------------------------|-----------|-------------------|--------------|-----------|-------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------|
| Piemonte | 24.911 | 2.378 | 2.263 | 1.382 | 38.251 | 731 | 19.412 |
| Valle d'Aosta | 650 | 27 | 5 | 14 | 647 | 29 | 71 |
| Lombardia | 28.514 | 2.318 | 2.588 | 6.356 | 96.987 | 3.224 | 42.253 |
| Venezia Tridentina | 3.452 | 282 | 270 | 676 | 4.041 | 113 | 1.042 |
| Veneto | 12.686 | 489 | 466 | 1.159 | 20.459 | 714 | 18.271 |
| Friuli, Venezia Giulia | 2.996 | 117 | 96 | 429 | 5.606 | 347 | 4.456 |
| Liguria | 5.074 | 587 | 303 | 834 | 12.914 | 659 | 2.669 |
| Emilia | 18.001 | 707 | 2.119 | 1.421 | 36.096 | 1.512 | 38.974 |
| Toscana | 14.795 | 748 | 1.044 | 1.052 | 30.784 | 1.261 | 19.276 |
| Umbria | 5.149 | 285 | 107 | 177 | 3.155 | 186 | 1.509 |
| Marche | 7.805 | 572 | 1.781 | 608 | 6.696 | 228 | 4.764 |
| Lazio | 9.150 | 1.539 | 470 | 1.633 | 22.084 | 684 | 15.014 |
| Abruzzi | 1.792 | 170 | 66 | 129 | 2.728 | 101 | 1.408 |
| Campania | 2.233 | 509 | 55 | 281 | 6.284 | 387 | 3.058 |
| Puglia | 1.982 | 385 | 63 | 587 | 8.488 | 348 | 8.587 |
| Basilicata | 177 | 34 | 2 | 14 | 299 | 21 | 95 |
| Calabria | 890 | 168 | 7 | 157 | 2.327 | 99 | 483 |
| Sicilia | 3.669 | 515 | 45 | 648 | 7.025 | 430 | 6.282 |
| Sardegna | 1.071 | 136 | 115 | 266 | 2.033 | 154 | 713 |



si bene aperti, riflessi pronti: il motociclista esce da una curva ed affronta a tutto gas un rettilineo.

HERZ È ARRIVATO A 280,960

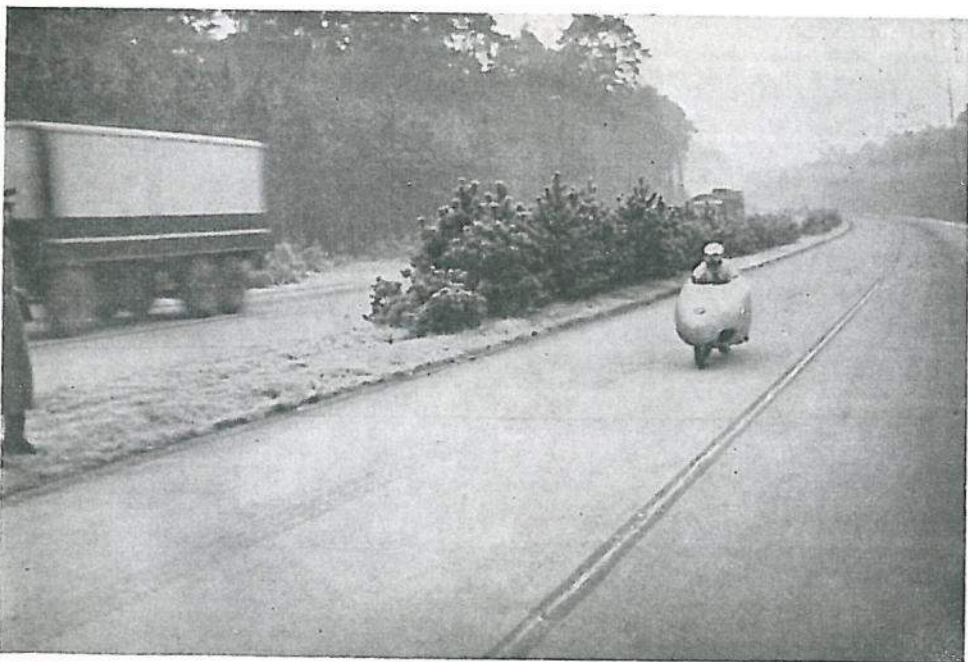
SI LAVORA PER SUPERARE I 300 ORARI

Se nel 1893 qualcuno si fosse permesso di affermare che il veicolo costruito dal conte Enrico Bernardi, allora circolante per le vie di Padova — una bicicletta sospinta da un motore, della potenza di un terzo di cavallo, posto su un carrello ad una ruota — era un anticipo della motocicletta che un giorno avrebbe rasentato i 300 chilometri orari di velocità, questo qualcuno sarebbe stato certamente deriso, accusato di stregonerie e posto alla berlina.

Da quell'epoca invece il mezzo meccanico, i cui natali non sono troppo chiari perché, secondo la storia, parecchi ne furono gli inventori — Daimler, Bernardi, De Djon,

Murginotti — fece passi da gigante incontrando, quando diventò abbastanza comodo e manovrabile, il massimo favore. Vennero così anche le prime competizioni, i primi tentativi di primato, e col passar degli anni questo sport s'impose all'attenzione delle masse con le mirabolanti imprese dei centauri sempre alla ricerca dei records, vera punta di diamante del progresso.

Storia di ieri e anche di oggi perché nel breve giro di due giorni del mese di aprile dello scorso anno centauri tedeschi hanno rivoluzionato le tabelle dei vari primati mondiali, stabilendo nuovi tempi e medie notevolmente superiori a quelle precedenti. Come



W. Herz sfiora i 300 sulla Monaco-Ingolstadt.



L'ing. Pietro Taruffi, un asso della velocità. Qui siamo nel 1930.

per il passato tutti i tentativi intrapresi, portati a buon fine dai vari Herz, Boehm e von Opel, hanno un notevolissimo valore e nel campo tecnico e in quello agonistico. Fra questi uno assurge al massimo interesse in quanto segna il raggiungimento di una nuova meta nella storia del primato assoluto di velocità, storia che, a parte rapide apparizioni di piloti di altre nazioni, ha avuto sempre per attori principali centauri tedeschi e inglesi.

Il primo nome ad apparire sul libro d'oro del primato assoluto fu quello dell'americano WALKER che tentò la grande avventura nel 1920. Sulla lunga dirittura della spiaggia di Daytona Beach l'ardimentoso motociclista, su una Indian di 1200 cmc. di cilindrata, raggiunse sul chilometro lanciato (percorso in 21"600) la velocità di 166,960 km. orari. Nato un primato era giusto che ci fosse qualcuno deciso a batterlo; ci tentò tre anni dopo, a Brooklands, l'inglese C. F. TEMPLE con una Brithish Anzani e riuscì nell'intento: media 191,590. Se, sfogliando i libri d'oro l'epoca, si pensa che il massimo automo-

bilistico, detenuto in quel momento da GURNESS su Sunbeam, era di 215,250 e quello aeronautico (coppa Schneider 1923) di 284,800, si può ben dire che la prestazione dell'inglese aveva del prodigioso.



L'anno seguente nuovi tentativi — LE VACK su Brough Superior ad Arpajon — e la media salì a 194,590. Nel 1926 ritornò in lizza ancora C. F. TEMPLE, questa volta con una O.E.C. da lui modificata: l'inglese detronizzò LE VACK, ma minimo fu il miglioramento della media: 195,390.

Due anni dopo sul medesimo nastro stradale di Arpajon dovevano superarsi i duecento all'ora ad opera di O. M. BALDWIN su una Zenith-Jap. Ritornava però subito all'attacco HENRY LE VACK che nel frattempo aveva migliorato e maggiorato la po-

tenza della sua Brough Superior: nel 1929 egli percorse la classica distanza in 17"33 alla media oraria di km. 207,530. Nel 1930 per ben tre volte il primato assoluto cambiò proprietario; primo fu l'inglese J. S. WRIGHT ad impossessarsene col tempo di 16"29 (media oraria 220,990); quindi fu la volta di HENNE (il tedesco nel 1929 aveva già detronizzato LE VACK) che a Monaco su una B.M.W. stabilì la media di 221,540 ed infine ancora WRIGHT che ribadì la potenza della O. E. C. TEMPLE, chiamata « la motocicletta di tutti i primati », percorrendo il chilometro in 14"84 alla media di 242,587.

Nuove tappe del primato assoluto vengono raggiunte da HENNE su B.M.V. che tra il 1932 (a Tat), 1934 (a Gyon), 1935 e il 1936 (a Francoforte) migliora di circa trenta chilometri tale record. Infatti dai 242,587 di WRIGHT si passa ai 272,006 del tedesco che nell'ultima prova di Francoforte impiega 13" 235/1000 a percorrere il chilometro.

Un nuovo tentativo inglese venne effettuato, ed anche questa volta con successo, nel 1937. La prova del pilota ERIC FERNIHOUGH, che si serviva di una Brough Superior di 1000 cmc. di cilindrata, portò la

media a 273,244. Quindi per la prima volta si cimentò nella prova un italiano, l'ing. PIETRO TARUFFI e nel libro d'oro fece la sua apparizione la Gilera 4 cilindri con compressore di 500 cmc. Sulla base di Brescia l'italiano percorse il km. lanciato in 13" 130/1000 alla media di km. 274,281. Predominio di breve durata però perchè ritornarono alla carica subito i tedeschi con le migliorate B.M.V. bicilindriche da 500 cmc. con compressore. Sempre nel 1937 ERNEST HENNE a Francoforte dopo le due prove lamentari veniva dichiarato il motociclista più veloce: media ottenuta 279,503. L'ultima tappa di questo avvincente primato porta la data del 12 aprile 1951: il connazionale di Henne, WILHELM HERZ, su N.S.U., ha, sull'autostrada Monaco - Ingolstadt, coperto la distanza in 12" 425/1000, tempo che rappresenta la media oraria di km. 289,960. Questa in breve la storia del primato assoluto di velocità che però non è al suo epilogo. Piloti, tecnici, operai specializzati sempre all'opera, instancabili e pronti a tutti i sacrifici, hanno ora una nuova meta: superare i 300 orari!

GUAR.

Il primato mondiale di velocità sul km. lanciato.

| Data | Località | Pilota | Marca | Tempo | Media |
|------|-----------------|-----------------|---------------------------|-------------|---------|
| 1920 | Daytona | E. Walcker . . | Indian | 34"70 | 166.960 |
| 1923 | Brooklands . . | C. F. Temple . | British Anzani | 18"79 | 191.590 |
| 1924 | Arpajon | H. Le Vack . . | Brough Superior | 17"79 | 194.590 |
| 1926 | Arpajon | C. F. Temple . | O. E. C. Temple | 18"43 | 195.390 |
| 1928 | Arpajon | O. M. Baldwin | Zenith Jap | 17"95 | 200.500 |
| 1929 | Arpajon | H. Le Vack . . | Brough Superior | 17"33 | 207.530 |
| 1929 | Monaco | E. Henne . . . | B.M.W. | 16"73 | 216.750 |
| 1930 | Arpajon | J. S. Wright . | O. E. C. Temple | 16"29 | 220.990 |
| 1930 | Monaco | E. Henne . . . | B.M.W. | 16"25 | 221.540 |
| 1930 | Corek | J. S. Wright . | O. E. C. Temple | 14"84 | 242.587 |
| 1932 | Tat | E. Henne . . . | B.M.W. | 14"73 | 244.399 |
| 1934 | Gyon | E. Henne . . . | B.M.W. | 14"62 | 246.069 |
| 1935 | Francoforte . . | E. Henne . . . | B.M.W. | 14" 6 | 256.046 |
| 1936 | Francoforte . . | E. Henne . . . | B.M.W. | 13"235/1000 | 272.006 |
| 1937 | Gyon | Fernihough . . | Brough Superior | 13"175/1000 | 273.244 |
| 1937 | Brescia | Taruffi | Gilera | 13"130/1000 | 274.281 |
| 1937 | Francoforte . . | E. Henne . . . | B.M.W. | 12"80 /1000 | 279.503 |
| 1951 | Monaco-Ing. . . | W. Herz | N.S.U. | 12"4 /1000 | 290 |