

## Pro e contro i Motodromi!

La questione del motodromo è una delle più discusse nel campo automobilistico e come tutte le cose di cui molto si è parlato, nulla si conclude.

In Francia, che è la patria dell'automobilismo, il motodromo non ha ancora abbastanza sostenitori da permettere neppure un esperimento, e quantunque periodicamente faccia il giro dei giornali francesi e quindi se ne ripercota l'eco in quelli italiani, la notizia che un motodromo si sta costruendo, dopo aver attribuito il luogo di nascita a un centinaio di località, nulla finora si è veduto di concreto ed io credo che forse per molto tempo ancora nulla vedremo, poichè la maggioranza del mondo *chauffeurs* francese è contraria al motodromo, pel quale certo non sarebbero mancati i capitali necessari in quella Francia dove così ingenti fortune sono investite nell'industria automobilistica.

Dunque mettiamo in prima linea come deduzione di fatto il voto, contrario ai motodromi della Francia.

In Inghilterra, dove pure sorsero rapidamente e per le prime le piste ciclistiche, il motodromo ha per lungo tempo invano chiesto diritto di cittadinanza, e a quanto sembra solo ora sta per avere un primo tepido esperimento. Già a Welbeck, nell'immenso parco del Duca di Portland, l'Inghilterra ha una specie di pista ed ora nei dintorni di Londra si sta adattando un grande parco destinato a fornire la pista delle prove di velocità, mentre in Irlanda (a quanto ci consta) si sta preparando una specie di circuito su un percorso di 60 km. per farvi delle prove di resistenza.

Nel bilancio possiamo quindi mettere il voto dell'Inghilterra come un'astensione e cioè un esperimento del quale attende i risultati per poter dare il suo voto.

Più decisamente favorevole è l'avviso della Germania, che nel morente anno ha organizzato parecchie riunioni sulla pista delle corse al trotto di Berlino. E' questa la memorabile pista su cui venne fatto l'arrivo della Parigi-Berlino, che come ha giustamente osservato un collega francese ha segnato il primo e l'ultimo scatto di entusiasmo tedesco per l'industria automobilistica francese poichè dopo quei trionfi i grandi vantaggi industriali di quella corsa dovevano condurre alla meravigliosa affermazione dell'industria tedesca colla *Mercedes*.

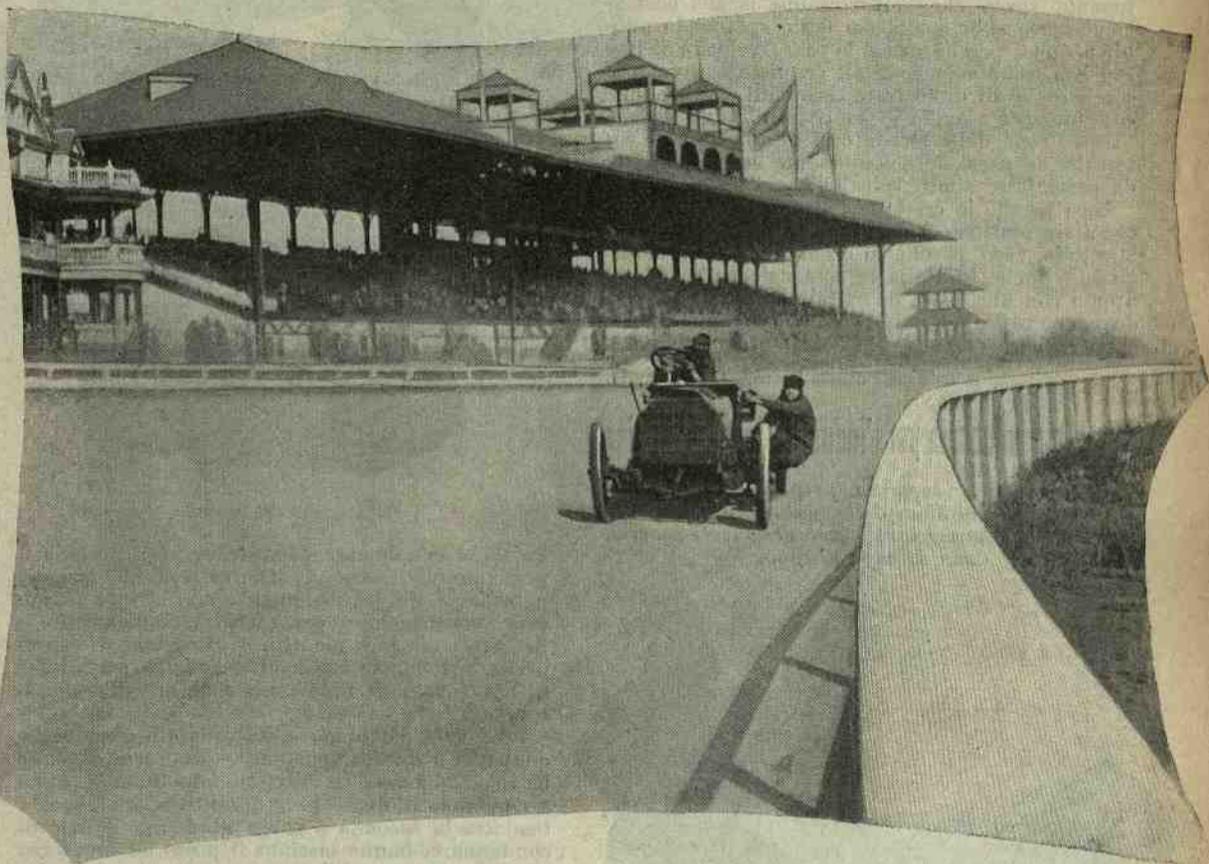
A Berlino quindi su una pista che ha uno sviluppo di circa 1000 metri e una larghezza di quasi metri 30 si sono disputate delle prove, nelle quali però la velocità raggiunta non fu superiore agli 80 km. l'ora di media, per la mancanza di sufficiente sopraelevazione nelle curve. A quanto

sembra però sta per sorgere a Friederan uno speciale motodromo di 2000 metri di sviluppo e 40 di larghezza.

Ma dove la prova automobilistica su pista ha decisamente trovato grande favore è nell'America del Nord e giornalmente ci giunge l'eco di importanti riunioni automobilistiche su pista che si svolgono a New York, a Boston, a San Fran-

riunione internazionale su pista per la quale si parla dell'intervento di Fournier e di Knyff, di Edge e di Rolls e in cui forse anche l'Italia sarà rappresentata da una F.I.A.T. condotta dal bravo *chauffeur* Mola, di Torino.

Le piste americane hanno uno sviluppo superiore ai 1000 metri, ma eccettuato questa di Ormond Beach, che fu costruita appositamente per l'automobilismo in generale, non hanno sufficienti elevazioni nelle curve e questo spiega in gran parte il perchè i *records* americani sono tanto al disotto di quelli europei.



Una vettura in curva durante una corsa su un motodromo americano.

cisco, a Chicago e nella Florida. La diffusa istituzione delle corse al trotto, che ha fatto sorgere a centinaia le piste negli Stati Uniti e la cattiva condizione delle strade americane ha grandemente influito su questo indirizzo dell'automobilismo verso la pista, che in America tende sempre più ad allargare tanto che per il gennaio prossimo si annuncia a Ormond Beach (Florida) una grande

Finalmente l'Italia che cosa pensa o fa per i motodromi?

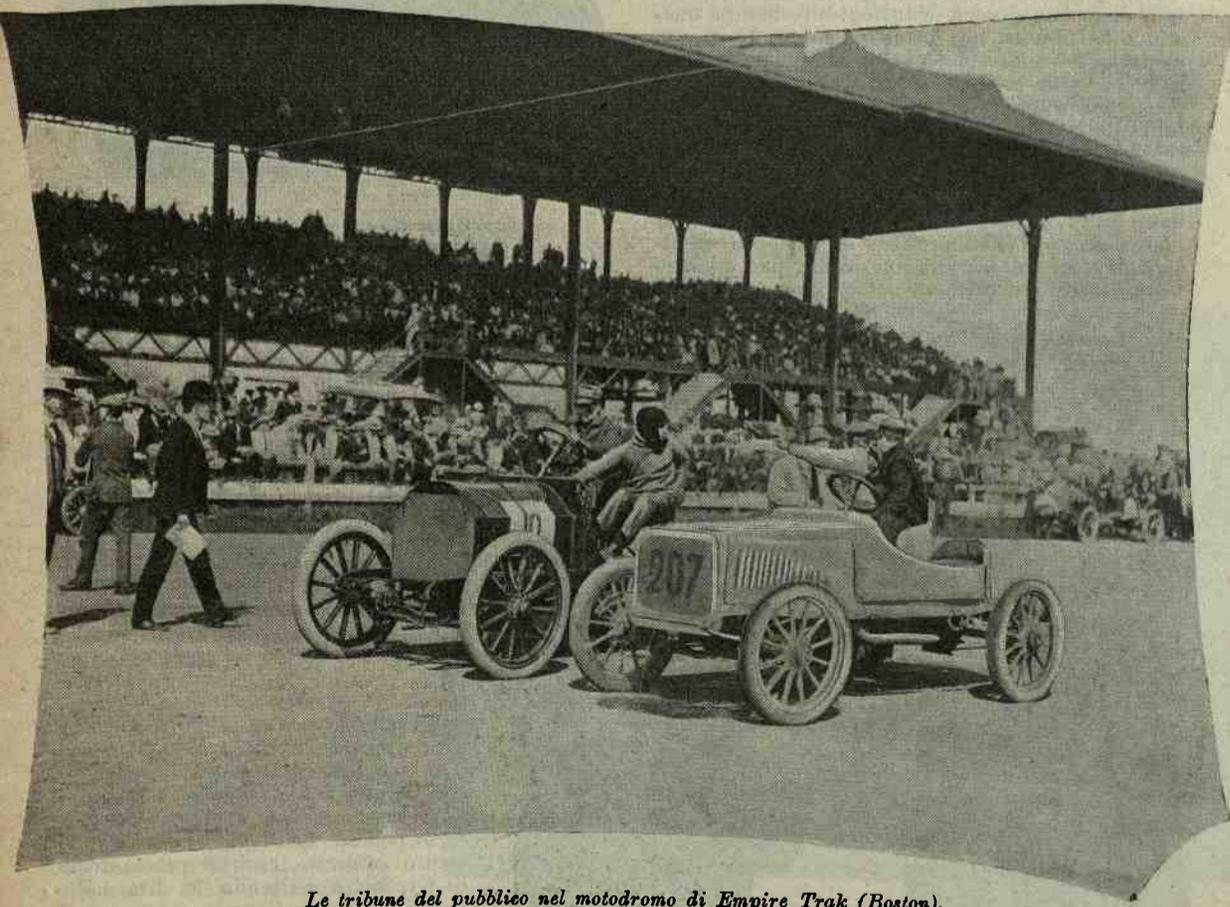
Anche da noi se ne è parlato molto; se ne sono costruiti colla mente e sulla carta parecchi ora a Brescia, ora a Gallarate, ora a Torino, ma effettivamente nulla vi è di concreto nè forse con precisione si conosce bene qual'è l'avviso della maggioranza dei nostri *chauffeurs*. Ad aggravare le difficoltà si aggiunga per noi l'eterna questione del regionalismo che non permette di accentrare e fondere tutte le nostre forze, già non troppo esuberanti, e che costituisce uno dei maggiori intoppi alla realizzazione di ideali comuni.

Premessa questa rapida rassegna di quanto finora si è fatto all'estero e in Italia pel problema del motodromo, mi permetterò riassumere le caratteristiche di questa importante questione augurandomi che essa possa trovare anche fra noi una favorevole e pronta soluzione, e che l'occasione per ottenerla sia forse data dalla prossima occasione della nostra Esposizione internazionale d'automobili che raccoglierà a Torino tutto il mondo motorista italiano.

\*\*

Il motodromo può essere: o una pista dello sviluppo di 2-3 Km. a curve rialzate, o un percorso di almeno 30-40 Km. nel quale si alternino le salite ai rettilinei, i percorsi difficili alla strada piana.

Il primo servirebbe a dare la misura sulla ve-



Le tribune del pubblico nel motodromo di Empire Trak (Boston).



**FERNET-BRANCA**  
Specialità dei  
**FRATELLI BRANCA - MILANO**

**AMARO, TONICO**  
**Corroborante, Digestivo**

Guardarsi dalle contraffazioni!

# AUTOMOBILI - DELAHAYE - COTTEREAD - EISENHACH

Accessori: Olii, Benzina, Grassi, Pezzi di ricambio, Vestiari, ecc.

Grandioso deposito presso: **CORRADO FREREA E C. - MILANO-TORINO**