

RUOTECLASSICHE



REGINE DEL PASSATO
Mercedes «SS Cabriolet C» 1930

**SI CORREVA
UNA VOLTA**
G.P. di Tripoli

FIAT
500

Alzi la mano chi non l'ha guidata



9 771121 532008

RUOTECCLASSICHE

PERIODICO MENSILE: aprile 2000
In questo numero la pubblicità non supera il 45%

DIRETTORE RESPONSABILE

Raffaele Laurenzi

REDAZIONE

Alfredo Albertini (capeservizio), Federico Robutti,
Andrea Stassano, Daria Tonani, Vittorio Venino (capeservizio),
Fulvio Zucco (coordinamento)

GRAFICA

Paolo Pedrazzi, Stefano Tosi

PROGETTO GRAFICO

GrafCa: Mauro Panzeri, Mauro Santella

SEGRETARIA DI REDAZIONE

Maria Teresa Tricarico

HANNO COLLABORATO:

Ippolito Alfieri, Luigi Castellani, Giancarlo Catarsi, Massimo Condola,
Elvio Deganello, Gaetano Derosa, William Dozza, Gennaro Forgiione,
Gian Carlo Gnani, Franco Majno, Lino Manacchia, Stefano Panzeri,
Marisella Riccetti, Giorgio Sarti, Marisa Stella, Tommaso Valinotti

FOTOGRAFIE:

Alfredo Albertini, Ippolito Alfieri, Archivio Auto Italiana,
Archivio Palmira Gava, Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche,
Archivio di Stato di Pescara, Luigi Castellani, Gaetano Derosa,
William Dozza, Gennaro Forgiione, Fotosport, Gian Carlo Gnani,
Ronald Lopinto, Maggi&Maggi, Nello Mauri, Flavio Zanella, Zoom
Copertina: foto Archivio Ruoteclassiche

DISEGNI:

Archivio Quattroruote, Archivio Ruoteclassiche, Giulio Betti

EDITORIALE INTERNAZIONALE MILANO S.p.A.

PRESIDENTE Giovanna Mazzocchi Bordone

Via Achille Grandi, 5/7 - 20089 Rozzano (Milano)

Telefono 02/824721

Fax 02/82472420-57500132-57500416

e-mail: ruoteclassiche@edidomus.it

sito Internet: <http://ruoteclassiche.edidomus.it/>

CONCESSIONARIA PUBBLICITÀ:

Editoriale Domus S.p.A., via Achille Grandi 5/7 20089 Rozzano (Milano),

telefono 02/824721, fax 02/82472385

Direzione generale pubblicità: Gabriele Viganò

Direzione vendite: Giuseppe Giandomeni

AGENTI:

Attualità

Editoriale	5
Burocrazia - Parola d'ordine: semplificazione	10

Automobili

Regine del passato	
Mercedes Benz «SS Cabriolet C»	20

Test a test

Lancia «Fulvia 1600 HF Lusso» - «1600 HF Corsa»	26
---	----

Impressioni di guida

Fiat «1100/103 Industriale» a metano-1957	38
La Lancia «Astura» del Negus	62
MG «B GT» 1969: Regalo di compleanno	68

Primi Passi

Fiat «Nuova 500»	50
------------------	----

Ritrovamenti

Fiat «Tipo 2B»	78
----------------	----

Regine dello Sport

Ferrari «125 S» - «166 MM» - Auto Avio Costruzioni «815»	82
---	----

Manifestazioni

Concorso d'Eleganza di Villa d'Este	34
Coppa Intereuropa a Monza	66
Salone di Ginevra: le cabriolet ruggenti	74

Storia e costume

Flashback

1964: le Alfa «Giulia TZ» si imbarcano per Sebring	8
--	---

Collezioni

«Maranello Rosso» a San Marino	44
Pubblicità Citroën	112

Si correva una volta

G.P. di Tripoli	46
-----------------	----

SOMMARIO

138 / aprile 2000



20

Mercedes «SS»
L'austera
cabriolet
da 225 CV
che raggiungeva
i 190 orari.



38 **Fiat «1100/103 I»** Un camioncino
che ha sempre viaggiato a metano.



112

Double Chevron
Dagli anni Venti
agli anni Sessanta,
la storia della
Citroën attraverso
la pubblicità.

G.P. di Tripoli

Bel suol di piloti, lotterie e... pastette



UN BIGLIETTO DI SPERANZA

Avviatasi nel 1933, la «Lotteria di Tripoli» fornì all'Automobile Club locale i fondi per finanziare il G.P.

«ALFETTA» AL BIVIO

Un'Alfa Romeo «Alfetta» in una delle ultime edizioni. Il bivio sul cartello stradale indica, a sinistra, le saline che davano il nome al tracciato e a destra una vasta oasi limitrofa.

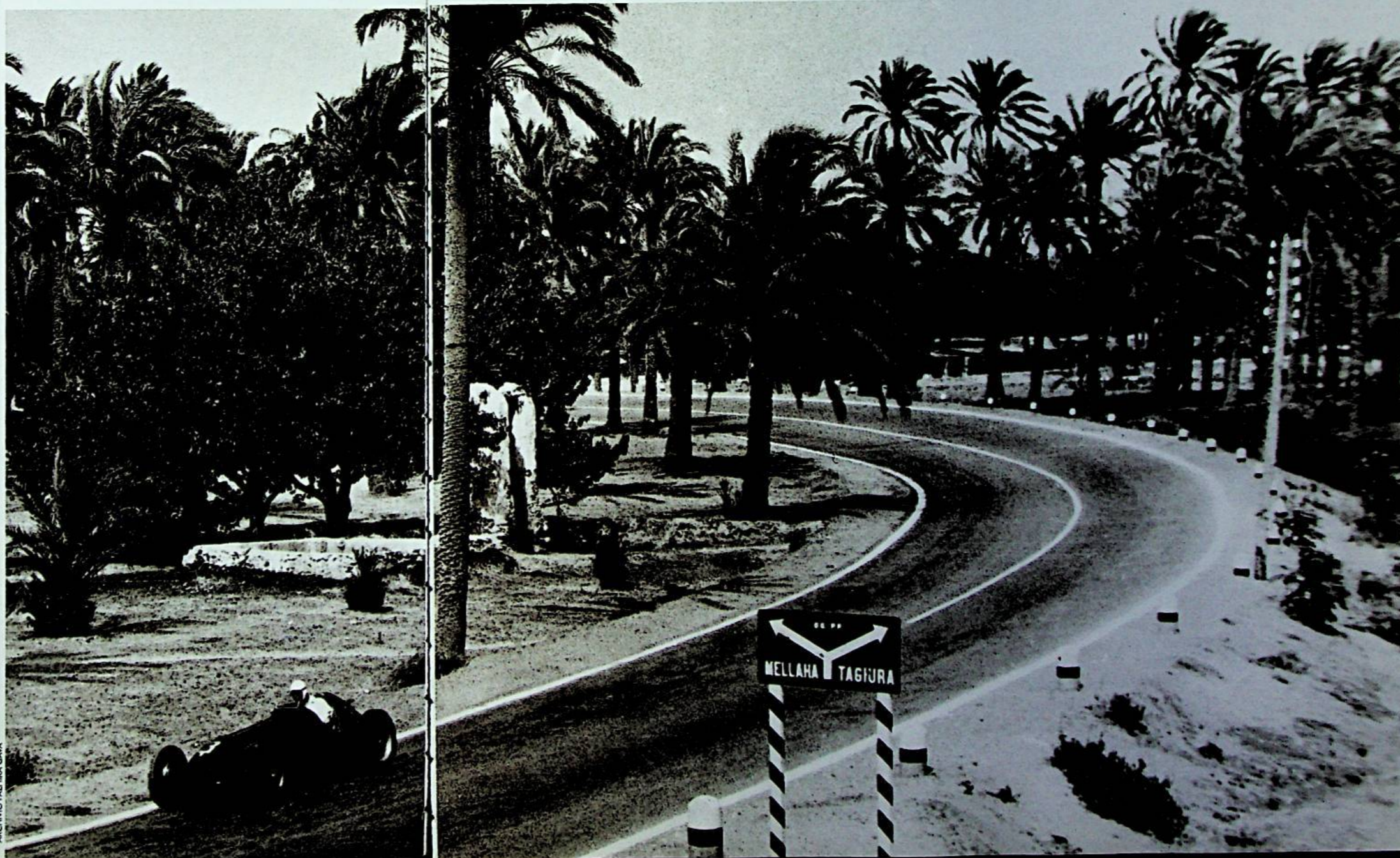
Nel 1933 i protagonisti della gara libica e i possessori dei biglietti della lotteria vennero abbinati con largo anticipo: ciò scatenò una serie di accordi sottobanco per accaparrarsi i premi milionari. Nei primi anni, a partire dal 1925, si utilizzò un tracciato cittadino, poi il confronto italo-tedesco si spostò sul circuito della Mellaha

di Marisella Riccetti

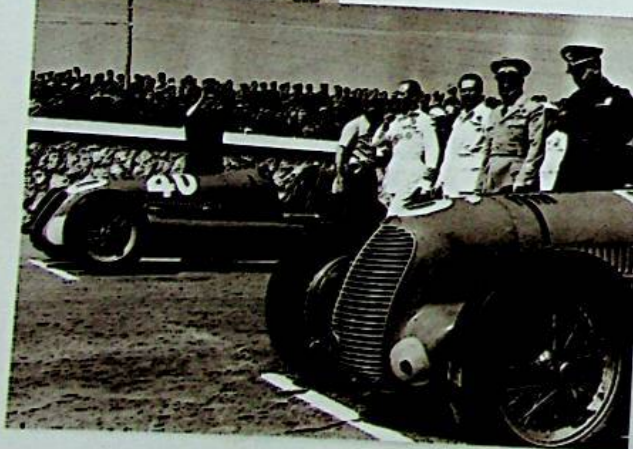
Nella storia dell'automobilismo resterà sempre la corsa della grande *combine*, forse il primo scandalo sui circuiti internazionali. L'edizione del G.P. di Tripoli del 1933, abbinata per la prima volta a una ricca lotteria, finì negli annali per la truffa che coinvolse tre piloti e altrettanti possessori di biglietti vincenti, estratti e abbinati - come da regolamento - otto giorni prima che la bandiera a scacchi dello starter, il governatore della Libia Pietro Badoglio, desse l'avvio alla corsa. I piloti erano Achille Varzi, che arrivò primo con la sua Bugatti, Tazio Nuvolari, in seconda posizione su Alfa Romeo e Umberto Borzacchini (ritirato). Nessuno venne punito. Ma, dall'anno successivo, per evitare trucchi Italo Balbo, nominato nel frattempo governatore della Libia, fece sì che il sorteggio avvenisse davanti al pubblico, un'ora prima della partenza. Pioggia di denaro, atmosfera esotica e fascino dei motori richiamarono in Libia fino al '40, anno della 14ª e ultima edizione della corsa, piloti famosi, sportivi, nobili, politici, belle signore e turisti. Arrivavano a Tripoli con il Postale, il traghetto in

SALUTO AL GOVERNATORE

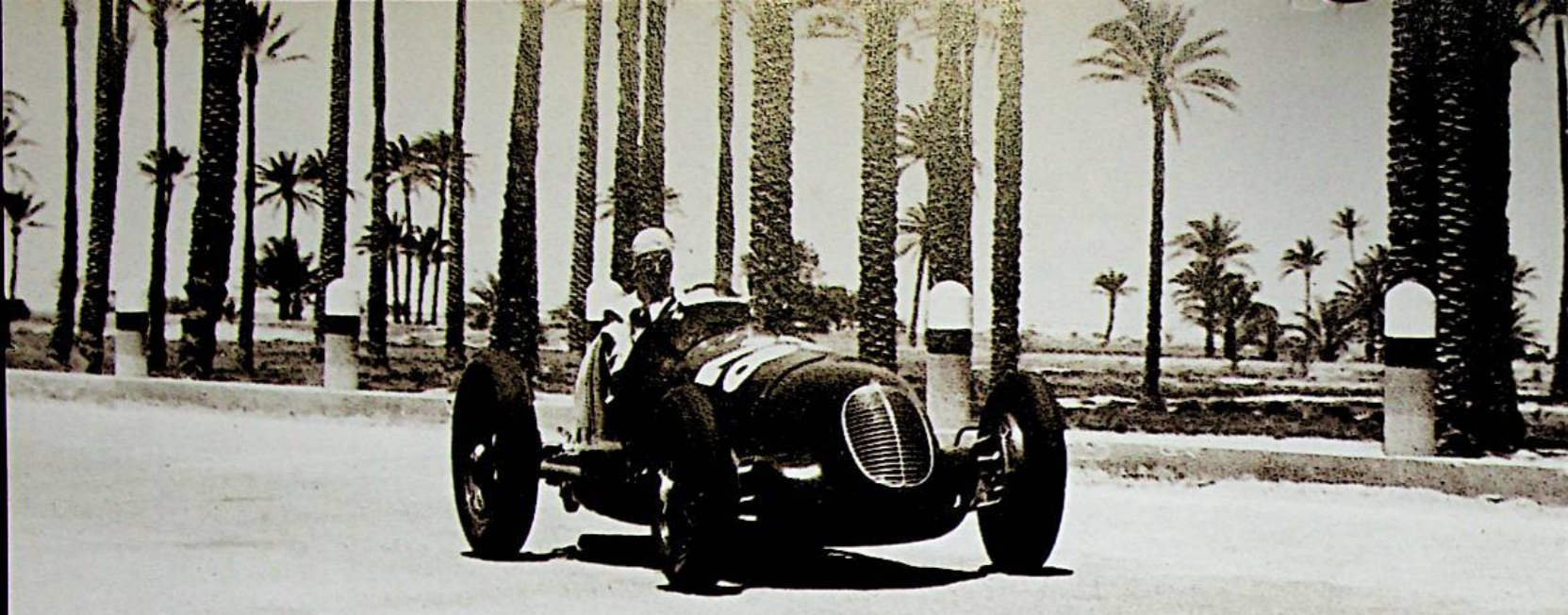
Italo Balbo, governatore della Libia, sulla griglia di partenza dell'ultima corsa tripolina, quella del '40. Le due Maserati sono di Brezzi (n.40) e Ascari (n.6). Poco dopo Balbo si trasforma in starter, dando il via alla gara. Sopra, locandine della «Lotteria di Tripoli» organizzata nella colonia dallo Stato italiano e abbinata al G.P. africano.



ARCHIVIO PALMIERA GANA



ARCHIVIO PALMIERA GANA



UN'OASI DIVELOCITÀ

1938: Carlo Felice Trossi, sulla nuova Maserati 3 litri, durante le fasi iniziali del G.P. Il pilota biellese riuscì a staccare il giro più veloce alla straordinaria media di 219 orari. Il gran caldo e il tracciato molto veloce creavano seri problemi di affidabilità alle vetture e di tenuta fisica ai piloti.

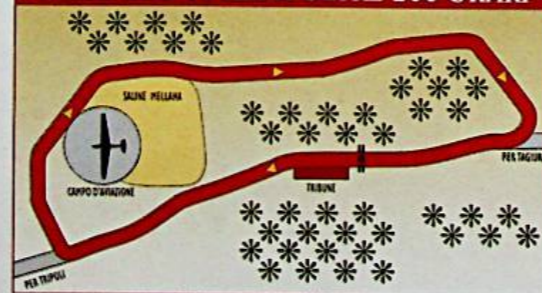
► affermarsi la Bugatti del tunisino Eysermann, seguito da Astarita (Bugatti) e da Siciliano (Alfa Romeo). Le corse si svolsero fino alla fine degli anni Venti per le vie della città, in un clima di crescente entusiasmo e con qualche novità: il Circuito della Tripolitania diventò nel '27 G.P. di Tripoli e, per l'occasione, il percorso venne movimentato da curve sopraelevate e arricchito da tribune. Era il momento d'oro delle Bugatti, che nel '27 s'imposero con Materassi e Balestrero e, nel '28, con Nuvolari. La quinta edizione fu animata da un grande duello, che scatenò l'entusiasmo di italiani e libici, fra la Talbot di Gastone Brilli Peri (1°) e la Maserati di Borzacchini (2°). La spuntò Brilli Peri, che fu subito soprannominato «Gastone l'Africano». In tono minore l'edizione del '30, rattristata proprio dalla morte in prova di Brilli Peri alla «Curva di Suk-el-Giuma».

A imporsi in gara furono le Maserati di Borzacchini e Arcangeli, davanti alla Talbot di Biondetti. A dispetto del calore del pubblico, il G.P. di Tripoli subì uno stop di tre anni e forse non avrebbe più avuto seguito se non fossero entrati in ballo la «Lotteria dei Milioni» nel 1933 e, l'anno seguente, uno sponsor d'eccezione, Italo Balbo. Il governatore della Libia amava il mondo delle corse, i campioni, i giornalisti italiani e stranieri e il jet-set. Seguiva ogni fase della manifestazione, a cominciare

dalle prove, incoraggiava e salutava uno per uno i piloti prima del via, quindi saliva sulla terrazza della torre a godersi lo spettacolo. Momento culminante era il fastoso ricevimento nel palazzo del governatore. Nell'occasione Balbo, circondato da ufficiali e signore eleganti, apriva - in onore degli ospiti e per le premiazioni - le sale e il magnifico parco della sua residenza illuminata a giorno. Completamente rinnovato anche il tracciato. Roberto Nunes-Vais,

nel libro «Reminiscenze tripoline», lo descrive così: «...completamente rifatto, con sede stradale allargata, curve sopraelevate, un magnifico rettilineo e tribune in muratura di un'imponenza straordinaria. Estese in lunghezza per qualche centinaio di metri, con una gradinata altissima, avevano alla loro sommità una passeggiata coperta, dalla quale si godeva una splendida vista dell'oasi, delle saline, dell'aeroporto della Mellaha e del mare». Le tribune offrivano un punto di osservazione interessante ma, per vivere momenti più eccitanti, bisognava piazzarsi in prossimità dell'insidiosa «Curva Tagiura», detta «Taruffi» nel '34, quando il grande campione romano la sorvolò letteralmente, cavandosela con qualche contusione e una frattura. Ma si poteva vedere bene anche dalle alte palme dell'oasi, requisite dai ragazzini arabi, anche perché solo loro sapevano arrampicarsi su quei tronchi, aiutandosi con una corda tenuta ferma in vita da una larga cintura. Il 1934 vide sfidarsi piloti del calibro di Balestrero e Biondetti su Alfa Romeo, Siena e Taruffi su Maserati. E poi Varzi, Moll e Chiron, tutti su Alfa Romeo, che si aggiudicarono le prime tre posizioni. Il dominio delle macchine italiane era destinato però a declinare. Nel '35, infatti, entrarono in scena le argentee Mercedes-Benz e le Auto Union a motore posteriore e per noi non ci fu più niente da fare. La corsa regalò ugualmente forti emozioni per una serie incredibile di scoppi (e relativi cambi di gomme), dovuti alle grandi potenze delle vetture e alla temperatura elevata. Nessuno la scampò, Nuvolari

MELLAHA: 13 KM A OLTRE 200 ORARI



però battè tutti con 13 cambi gomme in 524 km di corsa, riuscendo comunque a piazzare al 4° posto la sua Alfa, dietro la Mercedes del vincitore Caracciola (suo il giro veloce a 220,167 km/h), l'Auto Union di Varzi e la Mercedes di Fagioli. Scoppi e cambi gomme movimentarono anche la decima edizione, che appassionò per il duello fra le Auto Union di Stuck e Varzi. Il campione italiano ebbe la meglio, grazie a una prodezza: effettuò l'ultimo giro alla media fantastica di 227,385 km/h. Dopo le fatiche sportive gli assi del volante si riposavano all'«Hotel Uaddan» che, fin dalla sua inaugurazione (1936), oscurò il «Grand Hotel» con attrazioni e servizi: casinò, ampio ristorante, pista da ballo, night club, teatro. Anche il circuito della Mellaha presentò qualche modifica: per la prima volta al mondo il cronometraggio venne effettuato mediante cellula fotoelettrica. Nel '37 parteciparono tre squadre (5 vetture Auto Union, 4 Mercedes, 6 della Scuderia Ferrari) oltre a 11 vetture di categoria «1500». Vinse la Mercedes di Hermann Lang; le Auto Union di Rosemeyer e von Delius si piazzarono seconda e terza; la prima delle italiane arrivò solo nona. Ricorda Paolo Balbo, figlio del governatore: «Eravamo molto seccati dallo strapotere dei tedeschi. Il solo Lang vinse ben tre edizioni consecutive». Per le macchine italiane fu un periodo nero. Anche il 1938, a parte Trossi (Maserati «8 CTF») che effettuò il giro più veloce alla media di 218,941 km/h, andò male per gli italiani. Nino Farina ebbe un incidente, Biondetti ruppe il serbatoio e Siena (Maserati) perse la vita in gara. Il



penultimo G.P. di Tripoli rimase famoso, invece, per il clima torrido: 35 gradi all'ombra, più di 40 al sole. Molte vetture dovettero ritirarsi con i motori «cotti». Ma il solito Lang passò imperterrito sui «carboni ardenti» e vinse. Villoresi, su Alfa Romeo, si fece onore arrivando terzo e Taruffi stupì tutti: quarto con una Maserati della Scuderia Ambrosiana. La rivincita dell'Alfa arrivò nel 1940, ma si trattò di una corsa tutta italiana, senza rivali: Francia e Inghilterra, infatti, erano entrate in guerra contro la Germania pochi mesi prima. Farina, Biondetti e Trossi, tutti su Alfa, si aggiudicarono i primi posti. Era l'inizio di maggio. Pochi giorni dopo, il 26 giugno, l'aereo sul quale viaggiava Italo Balbo fu abbattuto per errore nel cielo di Tobruk. E a lui non sopravvisse neppure il G.P. di Tripoli. ■

1929: il 5° G.P. di Tripoli si svolge in una giornata ventosa. In prima fila una Talbot e, seminasosta, la Bugatti di Nuvolari (3° alla fine). Vince Brilli Peri.

SOTTO LA CANICOLA

1927: vetture e piloti della categoria «100» in attesa della partenza sotto il sole africano.



PATTO D'ACCIAIO

Le tedesche Auto Union a motore posteriore ai box nel 1935. La monoposto affidata all'italiano Varzi riuscì a conquistare la piazza d'onore.

