

# XI CIRCUITO DEL LARIO

29 luglio 1934  
A XII.

£.1

PROGRAMMA UFFICIALE



ВИЕН-МОТО

ВИЕН-МОТО

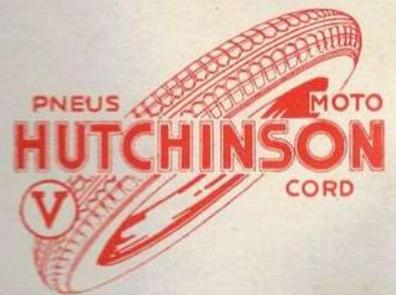
ГЛУТЧИНСКОЙ

IL PNEUMATICO DI FIDUCIA



*Ajelli*

INDUSTRIA GOMMA & HUTCHINSON - MILANO



MONTATELI OGGI STESSI  
NE SARETE ENTUSIASMATI

[www.hv.it](http://www.hv.it)

Programma Ufficiale

# XII CIRCUITO DEL LARIO

IX GRAN PREMIO DELL'INDUSTRIA  
IV GRAN PREMIO DEL C. O. N. I.

VI GARA VALEVOLE PER LA CLASSIFICA DEL  
CAMPIONATO ITALIANO DI PRIMA CATEGORIA

---

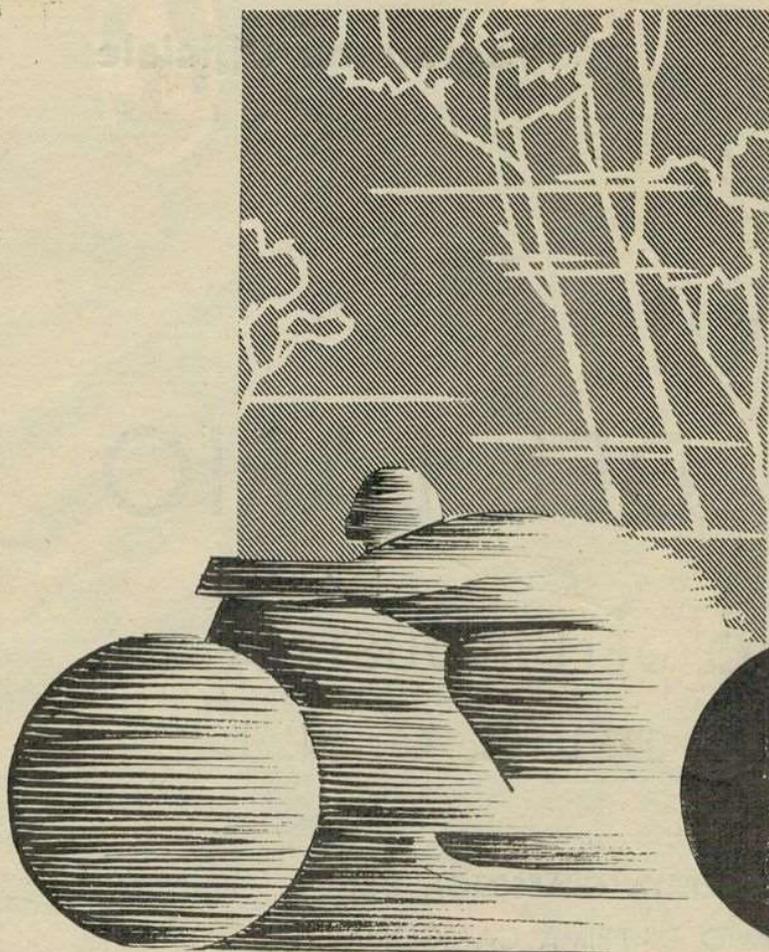
ORGANIZZATO DAL

MOTO CLUB DI MILANO

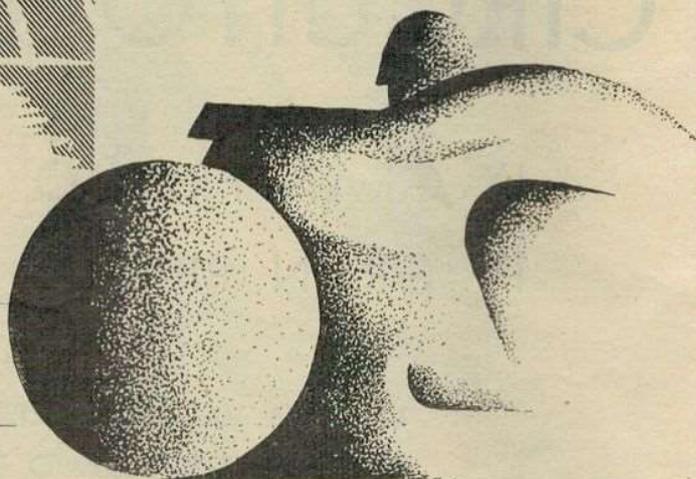
COL PATROCINIO

DELL' A. N. C. M. A. E DELLA "GAZZETTA DELLO SPORT"

29 LUGLIO 1934 - XII



**io  
sono italiano  
e passo  
dappertutto**



**se vi affidate a me, anche le  
macchine più veloci e meglio  
condotte verranno lasciate  
nella scia della vostra moto.**



**sono l'omino  
dei LUBRIFICANTI** **FIAT**

la marca italiana della lubrificazione  
razionale sicura ed economica

**I lubrificanti FIAT si trovano  
presso tutta l'organizzazione  
di vendita FIAT.**



# MOTO CLUB DI MILANO

Galleria del Corso, 2 - MILANO - Telefono N. 70-100



**PRESIDENTE ONORARIO:** S. A. R. Adalberto di Savoia Duca di Bergamo.  
**PRESIDENTE:** Conte Ing. Dott. Cav. Giovanni Lurani Cernuschi.  
**SEGRETARIO:** Grassi Cesare.  
**CONSIGLIO DIRETTIVO:** Turati Ambrogio, Cassiere — Conte Cav. Gaetano Besana — Cattaneo comm. Mario —  
 Curli Giovanni — Fenini Dott. Cav. Guido — C. M. Pirola Luigi — Rossi Ezio.

## Quadro dell'organizzazione del Circuito del Lario

### COMITATO GENERALE

S. E. il Gen. Attilio Teruzzi, *Capo di Stato Maggiore della M.V.S.N.*  
 Comm. Rino Parenti, *Segretario Federale di Milano.*  
 Duca Marcello Visconti di Modrone, *Podestà di Milano.*  
 Dott. Ernesto Carugati, *Segretario Federale di Como.*  
 Conte Dott. Ing. Comm. Alberto Bonacossa, *Presidente della F.I.C.M.*  
 Comm. Ugo Leonardi, *Console, Comandante della Milizia della Strada, Presidente del R.M.C.I.*  
 Gen. Cav. Uff. Umberto Chiappe, *Console Generale IV Gruppo M.V.S.N. Como.*  
 Comm. Dott. Ing. Luigi Negretti, *Podestà di Como.*  
 Gr. Uff. Fernando Tommaselli, *Presidente A.N.C.M.A.*  
 Comm. Avv. Ferdinando Lanfranconi, *Presidente della Provincia di Como.*  
 Prof. Gr. Uff. Giovanni Bognetti, *Presidente T.C.I.*  
 Vito Mussolini, *Direttore del « Popolo d'Italia ».*

Gr. Uff. Aldo Borelli, *Direttore del « Corriere della Sera »*  
 Gr. Uff. Sandro Giuliani, *Redattore Capo del « Popolo d'Italia ».*  
 Gr. Uff. Emilio Colombo, *Direttore de « La Gazzetta dello Sport ».*  
 Comm. Gino Magnani, *Direttore della Rivista « Motociclismo ».*  
 On. Dott. Ing. Comm. Aurelio Moro, *Presidente dell'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo di Campione.*  
 Dr. Comm. Antonio Cassia, *Presidente Comitato Provinciale Turismo di Como.*  
 Cav. Emilio De Martino, *Redattore del « Corriere della Sera ».*  
 Seniore Ing. Dr. Comm. Giovanni Romagna, *Presidente dell'A.I.C.*  
 Sigg. Podestà e Segretari Politici della Zona.

### UFFICIALI DELLA MANIFESTAZIONE

**Direttore di gara:** Conte Dott. Ing. Giovanni Lurani Cernuschi.  
**Segreteria:** Grassi Cesare — Curli Giovanni.  
**Giuria:** Cav. Antonio Brusa — Comm. Mario Cattaneo — Cav. Dott. Guido Fenini — Comm. Prof. Guido Robecchi — Cav. Antonio Toma (Capo Ufficio Sportivo Federazione Prov. di Milano).  
**Delegato del R.M.C.I.:** Cav. Uff. Ambrogio Ferrario.  
**Cronometristi:** Forcolini Alberto — Massara Comm. Ferruccio — Mazier Dott. Ing. Giuseppe — Ottolini Cav. Enrico — Taroni Cav. Alfredo.  
**Commissari ai rifornimenti:** Bay Rag. Alberto — Puricelli Rag. Alberto.  
**Ufficio Stampa:** Cav. Renato Tassinari.  
**Interprete:** Head Gerald.  
**Posti di Soccorso:** Traguardo — Ceppo Palazzolo (inizio scale Onno) — Onno — Vassena — Limonta — Bivio Bellagio — Guello — Civenna — Scale di Ghisallo — Magreglio — Barni — Lasnigo — Asso.  
**Servizio Sanitario:** Gentilmente presteranno la loro opera i signori: Dott. Donati di Asso — Dott. Giansantelli di Onno — Dott. Milesi di Asso — Dott. Cav. Polastri di Valbrona — Dott. Stoppani di Bellagio — Dott. Truffi di Asso — Dott. Carugati di Magreglio.  
**Posti Telefonici allacciati con il traguardo:** Guello — Civenna — Scale di Ghisallo — Magreglio — Barni — Lasnigo — Asso — Valbrona — Onno — Limonta — Visgnola.  
**Ispettore (Telef.):** Bongiovanni — Addetti: Rattellini e Sacchi (traguardo).  
**Addetti al telefono:** Busotto (Onno) — Galletti A. (Limonta) — Galletti G. (Visgnola) — Magri (Civenna) — Colonna (Ghisallo) — Cervio (Magreglio) — Giomaro (Barni) — Cislighi (Asso).  
**Servizio Radio:** Traguardo — Ghisallo.  
**Ispettore Radio:** Marchese Ing. Cav. Zucconi Mario.  
**Addetti al servizio radio:** Bellini — Ferri — Ginocchio.

**A S S O**

**Ispettore:** Turati Ambrogio — C. M. Pirola — Giovanni Fascisti di Milano — Prandoni — Marinoni — C. M. Antonio Nardjello — Cappello — De Paoli — Squadra Vigili: comandante Rosso (Cavenaghi - Palestra).

**O N N O**

**Ispettore:** Rossi Ezio — Galletti — Rota — Olivari — Ruperti — Fatello — Grassi Emilio — Necchi — Tamburini — Altieri.  
 Gli addetti al servizio di Onno, dopo la sorveglianza allo sbarramento si distribuiranno sulle scale e in paese.

**G H I S A L L O**

**Ispettore:** Fenini dott. Cav. Guido — Garattini — Peano — Scurati — Galbusera — Osculati — Singrossi — Benintendi — Vola — Camisasca — Riposti — Cattaneo Ernesto — Soragna — Casati — Bonatti — Guarnieri — Rocca — Bardelli — Maldini — Brunetto.

**V I S G N O L A**

**Ispettore:** Bernocchi — Fornasari — Del Rosso — Rota — Campagnoli — Doria — Vigo — De Angeli.  
 Ultimato il lavoro agli sbarramenti gli addetti si distribuiranno verso Limonta, e verso Guello.

**G U E L L O**

**Ispettore:** Franco Degli Uberti — Fonio — Ruggeri — Broggi.

**B A R N I**

**Ispettore:** Gavirati — Rapalli — Cappa Aldo.

**C I V E N N A**

**Ispettore:** Camagna — Messa — Tognin — Turri.

**O S I G O**

Trezzi.

**O L I V E T O L A R I O**

Angonaa — Mandelli — Vailati.

**L I M O N T A**

**Ispettore:** Fieschi — Grana — Rognoni — Negri.

**M A G R E G L I O**

Airaghi — Prono — Valcamonica.

**P U N Z O N A T U R A**

**Ispettore (R.M.C.I.):** Cav. Uff. Ambrogio Ferrario — Garavaglia — Turati — Garattini — Puricelli — Baj — Head.

**T R A G U A R D O**

Curli — Grassi — Sconfietti — Minoia — Pirola — Puricelli — Baj — Garavaglia — Calza.



**LA TRIONFALE  
AFFERMAZIONE  
DEI PNEUMATICI**

**PIRELLI**

**PER MOTOCICLI  
NELL'ANNO 1934 - XII**

CIRCUITO CITTÀ DI VERONA  
CIRCUITO ALBERTO VERNA - ALESSANDRIA  
CORSA IN SALITA SASSI-SUPERGA - TORINO  
CIRCUITO DEL MONTE BERICO - VERONA  
GRAN PREMIO DI BARCELLONA  
RAID MILANO-ROMA-NAPOLI  
TROFEO INTERNAZIONALE DELLA VELOCITÀ - ROMA  
CIRCUITO DI PARMA  
XV TARGA FLORIO - PALERMO  
CIRCUITO DI CREMA  
CIRCUITO DI ASTI  
GRAN PREMIO DEL REALE MOTO CLUB D'ITALIA - PESARO  
X COPPA DEL MARE - LIVORNO  
GRAN PREMIO SVIZZERO - BERNA

**PIRELLI**  
**MOTO CORD**

**Il pneumatico delle vittorie**

Adottato dai campioni



Preferito dai centauri

# La fiaccola riaccesa

Al soffio vivificatore della fede e della passione il Circuito del Lario rinsalda la catena interrotta della sua tradizione, e come una fiaccola riaccesa, torna a rischiare la nostra strada a riscaldare i nostri cuori intorpiditi dal lento veleno della nostalgia.

Sul vecchio tronco robusto, è sbocciata la fresca gemma del XII Circuito del Lario, destinata a fiorire in una calda atmosfera di giovinezza e di vitalità.

Oggi che il motociclismo, sotto la guida del Duce, è giunto in primo piano nella vita nazionale, penetrando con l'acutezza del suo fascino nei più profondi strati del Paese, ben venga il Circuito del Lario a rinnovare il rito di celebrazione del valore dei nostri campioni e l'apoteosi della genialità dei nostri costruttori.

Il Circuito del Lario era atteso, voluto, invocato; dalle masse popolari, dai corridori, dai costruttori; come un incentivo possente, come un irresistibile richiamo, come la sola favilla capace di riaccendere vampe di entusiasmo, deliri di passione.

Ritorna a tempo, dopo due anni d'interruzione che non furono una pavida rinuncia ma soltanto una sosta riposante, un'attesa del maturare di eventi.

Oggi il Circuito del Lario, rinnovato nella sua essenza e nella sua veste, trova attorno a sé un popolo maturo d'esperienza, dimentico degli idoli che furono, pronto ad innalzare sui vuoti piedestalli gli idoli di domani, ben degni ormai di ereditare il serto glorioso dei campioni che al « Lario » diedero il meglio della loro giovinezza ricevendone il bacio della gloria e della popolarità.

Sul Circuito del Lario il motociclismo italiano sta per rivivere una giornata memorabile, con la visione di una meta vittoriosa, resa ancor più bella e difficile dal nascente contrasto coi più famosi campioni di oltre Manica, reduci dalle leggendarie furibonde mischie sportive del Tourist Trophy e dei grandi eventi del motociclismo europeo.

Attraverso le sue precedenti edizioni, la fama del Circuito del Lario ha varcato i confini della nostra Patria, mentre pel valore dei nostri campioni e delle nostre marche il motociclismo italiano si apriva sulle difficili strade straniere la via della celebrità internazionale.

Il XII Circuito del Lario trova la nostra Industria sul piede di guerra, non più corazzata soltanto per la difesa ma munita delle armi per l'assalto contro gli ultimi baluardi dell'industria straniera un giorno ancora non lontano padrona e despota del nostro mercato sportivo.

Chiusa la parentesi dell'assenteismo sportivo dalle maggiori cilindrate, le nostre Case sono ridiscese in lotta forti di nuove armi meravigliose che già conobbero la via del successo.

Una agguerrita rappresentanza dell'industria inglese ha accettato il nuovo confronto sul più difficile terreno di battaglia; e sono a difenderne le sorti alcuni dei nostri campioni più celebrati, ed un doppietto di « assi » britannici, espressione gagliarda dello sport motociclistico inglese.

I nostri piloti sono ben saliti lassù, nelle brume del Mar d'Irlanda sulle aspre strade dell'Isola di Man per affermare il valore garibaldino dei centauri d'Italia; e seppero avvicinare l'animo degli sportivi di lassù, anche se non poterono vincere soggiogati dalla fatalità nemica.

I corridori inglesi hanno finalmente accolto l'invito, dopo aver lungamente maturato la loro partecipazione, e compreso che il sottrarsi ancora all'invocato confronto poteva tradursi in una dichiarazione di pavida rinuncia.

Le nostre marche ed i nostri corridori non attendono di meglio che il misurarsi sul Circuito del Lario con l'agguerrita rappresentanza dell'industria e dello sport d'oltre Manica.

Il XII Circuito del Lario sarà così una affascinante battaglia sportiva, dalla quale sortiranno i nomi che saranno l'espressione del progresso meccanico, o dell'accresciuto valore dei piloti.

Sulle stesse strade che accesero la lotta italo-inglese sta per svolgersi l'episodio forse definitivo di questo dualismo dal quale il motociclismo italiano trasse l'alimento per la sua passione.

E più che nel passato, il Circuito del Lario richiamerà attorno ai suoi protagonisti impegnati nella più pericolosa impresa, le falangi innumeri degli spettatori, attratti dalle promesse emotive della corsa, dalla volontà di ammirare ed incitare i campioni, per sorreggerli con l'urlo rovente dell'entusiasmo nella loro disperata lotta verso la vittoria.

Lotta di titani in una cornice idilliaca; esaltazione del valore sportivo in un quadro che è tutto un inno d'esaltazione alla natura; visioni agresti mentre gli atleti del motore sono lanciati sull'estremo limite del rischio; sport e poesia si sposano al « Lario » con un nodo indissolubile, che avvince e trascina, che esalta e fortifica la nostra fede, che trasmuta in certezza le speranze nei destini del nostro motociclismo.

Il « Lario » è risorto, scrollando da dosso le ceneri di un breve ma pesante oblio; risalgono dai recessi del

# 1924 - 1934

L'esperienza di un DECENNIO è riassunta nel  
**NUOVO IMPIANTO ELETTRICO MILLER**  
a dinamo separata e rottore (spinterogeno)



La dinamo 6 Volta - 30 Watts effettivi  
con regolatore di tensione.



Il rottore con condensatore separato  
e coperchio d'ispezione.



La bobina coi  
nuovi avvolgi-  
menti di alta  
potenzialità.

**RICORDATE  
1924**

I primi impianti elettrici  
applicati in serie sulle  
moto portano il nome

**MILLER**

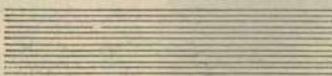
Il faro con amperometro, spia  
luminosa e chiave.



1928 — 1929 — 1930 — 1931 — 1932 — 1933 — 1934  
Le successive edizioni della "24 Ore" vedono  
ai primi posti i concorrenti equipaggiati con impianto

**MILLER**

**MILLER**



RAPPRESENTANTI GENERALI:

**S.A.T.A.M.V. - Milano**

Via Settembrini, 33 - Tel. 25 125

www.rpv.it

passato i cari italiani nomi fatati di *Bianchi* e *Guzzi* e *Benelli* con la corona degli altri che seppero la non caduca gloria del successo; ed i sonanti angli nomi di *Sunbeam* e *Ariel*, *Rudge* e *Velocette* legati alle più luminose pagine della storia lariana.

Ritornano alla luce del ricordo le indimenticate gesta dei *Ruggeri* e *Vailati*, *Gnesa* e *Gherzi*, *Varzi* e *Nuvolari*, *Prini* e *Benelli*, *Bianchi* e *Manetti*, *Alberti* e *Pigorini*, *Colombo* e *Bandini*. E' tutta la rapida ascesa del motociclismo italiano racchiusa in sintesi negli annali del Lario, che stanno per riaprirsi con gli stessi nomi delle marche più celebrate, con la esigua pattuglia dei superstiti che non cedono le armi, le une e gli altri pronti ad affrontare il nuovo confronto con gli alfieri della giovinezza della nostra industria e del nostro sport. I vuoti si sono rapidamente colmati; le crude sigle di *C.F.* e *M.M.* si accostano agli aperti nomi di *Guzzi* e *Benelli*; giovani ed anziane marche non hanno resistito al richiamo fatato, ed ecco *Gilera* che s'affianca alle rivali onuste di gloria; ecco la schiera delle marche sportive accettare il confronto ambito, da *Miller* all'*Aquila* a *Linx*; ecco ancora le angliche *Rudge*, *Norton*, *Velocette*, *Excelsior* decise a difendere la loro fama per ridar lustro al loro glorioso blasone.

Chi continuerà le gesta superbe degli « assi » d'un tempo? Un giovane dell'ultimo bando, o un anziano tenacissimo?

Mai come quest'anno il Circuito del Lario è aperto ai giovani: *Lama* e *Serafini*, *Rossetti* e *Pagani*, *Cavac-*

*ciuti* e *Mangione*, *Giroto* e *Spaggiari*, astri nascenti e stelle del nostro firmamento, avranno di contro *Alberti* e *Pigorini*, *Susini* e *Cerato*, *Brusi* e *Panella*, *Prini* e *Mario Gherzi*, *Colombo* e *Bandini*, *Tenni* ed *Aldri-ghetti*, *Moretti* e *Fumagalli* « assi » riconosciuti, gli uni all'apice della loro carriera, gli altri da anni ed ancora tenacemente sulla breccia forti della loro esperienza, ricchi della loro intatta classe.

Contro tutti i nostri migliori, sarà la selezione britannica con *Mellors* e *Tyrell Smith*, uomini di classe altissima, scesi nel nostro Paese col compito definito di opporsi all'incalzante marcia ascensionale del motociclismo italiano.

Il Circuito del Lario si appresta a vivere la sua dodicesima edizione in una infuocata atmosfera di passione che infiammerà d'entusiasmo le masse popolari alle quali il « Lario » è dedicato, e che non dimenticano quello che il « Lario » è stato pel motociclismo italiano.

Fucina di campioni, crogiuolo di valori meccanici, espressione più pura di una italianissima battaglia che ha consacrato e consacrerà vieppiù il cuore saldo dei nostri campioni, il genio dei nostri tecnici, la tenace disciplinata volontà delle nostre maestranze.

Sotto l'alone protettore del Regime, alla presenza augurale di S.A.R. il Duca di Bergamo, la fiaccola riaccesa del Circuito del Lario sarà il simbolo della rinnovata fede dei motociclisti d'Italia, e l'espressione della altissima sua potenzialità toccata sotto lo stimolo animatore ed ammonitore del Duce.



Tazio Nuvolari, cinque volte vincitore del Circuito del Lario e attuale recordman assoluto della gara. Ha vinto la categoria 350 negli anni 1925, 1926, 1927, 1929, 1930



Ugo Prini cinque volte vincitore del Circuito del Lario e recordman della classe 250. Ha vinto la categoria 250 negli anni 1926, 1927, 1929, 1930, 1931.

# PISTONI BORGGO

ORIGINALI  
TRATTATI TERMICAMENTE  
DI DURATA SUPERIORE

## La serie delle vittorie continua

- alla Sassi-Superga vi è il doppietto di Colombo su Aquila, primo nella cat. 250 e 500 • al Circuito di Alessandria primo assoluto Riva Valerio su Norton • Stanley Wood su Guzzi al Gran Premio di Barcellona stabilisce nuovo record cat. 250 e nella 500 primo assoluto e record • al Circuito di Monte Berico primo assoluto Tenni Omobono su Norton • alla Milano - Napoli per la Coppa Mussolini, Brusi, Nocchi, Sandri, Pannella nella 250 e Bandini nella 500 tutti su Guzzi conquistano i primi posti con nuovo primato • Il Trofeo Internazionale della Velocità ed il Gran Premio d'Italia motociclistico vinto dai centauro della Guzzi • la Doria-Creto in salita vinta da Bai su Guzzi nella 250 • il Trofeo della Industria conquistato da Selling-Bonatti su Mas • la Lugano-Monte Bré vinta da Colombo su Aquila nella 250 • la Coppa Voghera vinta dalla squadra C.M. • il Gran Premio del Moto Club a Pesaro vinto da Lama su M.M. nella 175 e da Tenni sulla Guzzi 500 • Moretti che vince nella 250 il Gran Premio Svizzero e Tenni che s'impone nella 500 entrambi su Guzzi • Jeannin su Jonghi 250 batte a Monthéry il record mondiale dei 50 km., delle 50 miglia, dei 100 km. ed il record mondiale dell'ora .....



## THE BORGGO PISTON Co.

VIA NIZZA, 173 - TORINO

F. T. Marinetti



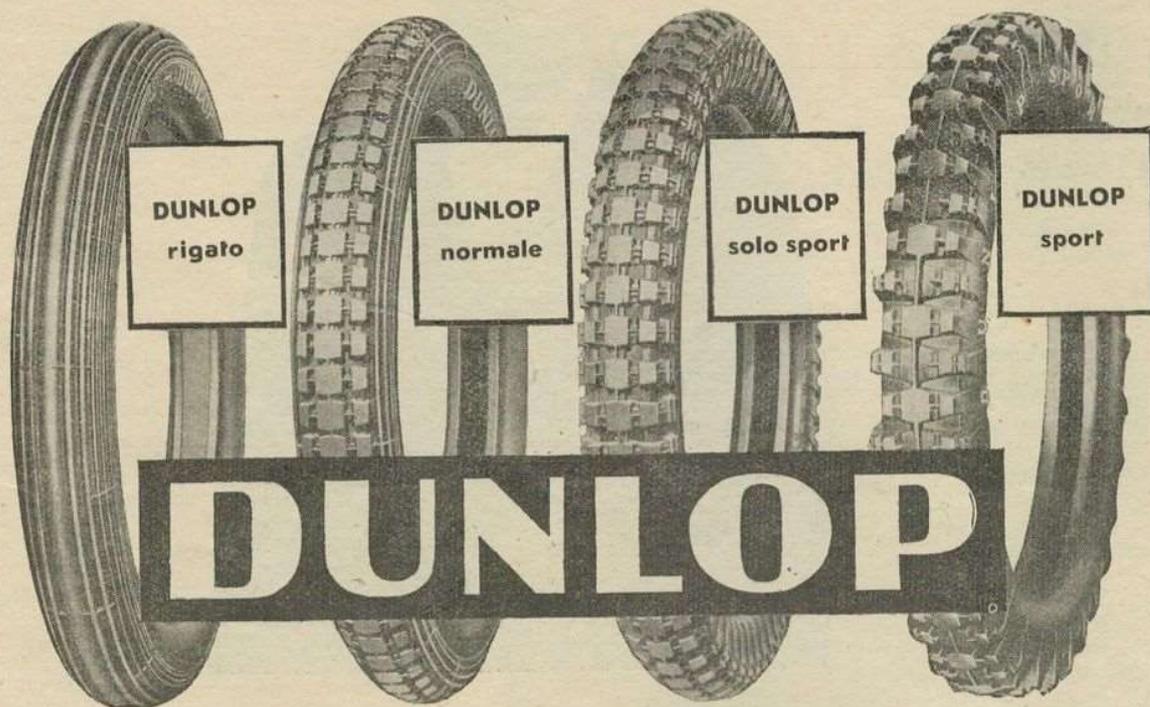
## UN VIBRANTE MESSAGGIO DI S. E. MARINETTI AI MOTOCICLISTI DEL CIRCUITO DEL LARIO

*S. E. l'Accademico d'Italia F. T. Marinetti si è compiaciuto d'invviare per tramite del Camerata Renato Tassinari ai corridori motociclisti del Circuito del Lario un incandescente messaggio augurale che, nell'espressivo stile futurista esalta lo sport della motocicletta e sintetizza la poesia della corsa ardita. Eccolo:*

- Vi abbraccio tutti con lo slancio bollente e scattante del mio entusiasmo.
- Vi auguro di sentirVi nelle vostre massime velocità fieri di realizzare una quasi completa fusione dell'uomo con la macchina. Cuori a pistone. Curve prese a ritmo di bolide. Dominare con la strapotenza delle braccia le ribellioni della strada aggredita. Accarezzare minuziosamente tutti i pericoli e diventare sempre più l'ideale eroico uomo - proiettile.
- A tutta velocità.

F. T. Marinetti

# I PNEUMATICI



## PER MOTOCICLETTA

SONO I PREFERITI DAI CORRIDORI  
DI REPUTAZIONE INTERNAZIONALE

LE VITTORIE OTTENUTE IN TUTTO  
IL MONDO DA MACCHINE EQUIPAGGiate  
CON PNEUMATICI DUNLOP È LA MIGLIORE  
AFFERMAZIONE DELLA LORO SUPREMAZIA

PNEUMATICI **DUNLOP**

# Le macchine della battaglia lariana

## BENELLI (175)

*Amilcare Rossetti - Raffaele Alberti.*

La *Benelli* ha debuttato vittoriosamente nel Circuito del Lario del 1927, occupando i primi tre posti della categoria 175 cmc., e segnando col suo alliere Tonino Benelli i nuovi record di classe. L'anno appresso, ancora Tonino Benelli vinceva la gara battendo largamente i suoi stessi record precedenti, e la marca pesarese occupava ancora il terzo posto. Nel 1929 la fortuna non si dimostrava amica della marca pesarese, poiché Tonino Benelli quando era al comando della gara forava una gomma e si ritirava dopo aver segnato il record sul giro. Nel 1930 si prendeva la rivincita sempre con Tonino Benelli primo di categoria, e con un'altra macchina al terzo posto. Nel 1931 le *Benelli* in gara erano costrette al ritiro per incidenti, cadute e forature, ma « Tonino » dimostrava ancora l'alto valore della sua macchina segnando il record del giro.

Quest'anno la *Benelli* si presenta in gara con due macchine affidate al campione d'Italia Amilcare Rossetti ed a Raffaele Alberti, vincitore della categoria del « Lario » 1931. E' reduce dalle vittoriose affermazioni in campo nazionale e internazionale.

## BIANCHI (500)

*Fumagalli Carlo - Colombo Mario  
Susini Federico*

La *Bianchi* è la marca che ha fatto la gloria sportiva di Nuvolari proprio sulle strade del Circuito del Lario, dove ha raccolto sei vittorie consecutive. Infatti subito al suo primo debutto nel Circuito del Lario, la *Bianchi* 350 si imponeva come la macchina migliore della categoria, portando Nuvolari al primo posto e classificando altre quattro macchine; crollo di record sul percorso e sul giro. Negli anni successivi, 1926, 1927, 1928 il successo delle famose « frecce celeste » era ancora più clamoroso, in quanto le *Bianchi* occupavano i primi tre posti di categoria, assicurandosi il primato ora con Nuvolari, ora con Varzi. Ancora nel 1929 e nel 1930 Nuvolari stravincedeva sulla *Bianchi*, classificandosi primo assoluto nonché nella 350 cmc., malgrado il valore degli avversari militanti nella categoria superiore.

Alla *Bianchi* 350 cmc. appartengono tuttora i record assoluti sul percorso e sul giro, rimasti imbattuti nell'edizione del 1931.

Dopo un breve periodo di tregua la *Bianchi* è ritornata alle battaglie sportive col suo nuovo modello di 500 cmc.,

in cui sono tradotte le classiche concessioni costruttive della famosa ed imbattuta 350 cmc. Motore monocilindrico verticale a due valvole in testa comandate da alberi a camme mossi da albero verticale ed ingranaggi cilindrici.

La *Bianchi* 500 cmc., dopo aver vinto lo scorso anno la Milano-Napoli con Pigorini, ed esser passata attraverso il ciclo perfetto, si presenta al Circuito del Lario reduce dalla luminosa vittoria nella Coppa del Mare sul Circuito di Livorno, il cui percorso ha molte analogie con quello lariano.

## CALTORPHE (500)

*Giuseppe Garettoni*

La *Chaltorphe* è nuova al Circuito del Lario, al quale parteciperà con un solo esemplare di 350 cmc. affidato alla perizia del noto corridore romano Giuseppe Garettoni.

Questa marca gode di una larga reputazione internazionale, dovutale alla frequenza con la quale partecipa alle gare di resistenza e regolarità; in campo velocistico non ha fatto frequenti apparizioni, almeno nelle prove italiane: comunque si tratta di una macchina a caratteristiche costruttive prettamente sportive, pel suo bel motore a valvole in testa, capace di reggere degnamente il confronto coi bolidi della categoria.

## GALBUSERA (250)

*Enrico Manetti*

Il giovane costruttore milanese si è specializzato in macchine sportive sulle quali monta di preferenza il motore *Phyton*. La macchina che affronterà la battaglia lariana si presenta bene e possiede delle caratteristiche degne di rilievo specie nella parte « bicicletta » che è curata con competente intelligenza. Non vi sarebbe da sorprendersi di vedere questa macchina ben figurare nella severa corsa.

## G. F. (250)

*Celeste Cavacciuti*

La marca piacentina *C.F.*, si è già cimentata due volte nel Circuito del Lario, precisamente nelle ultime due edizioni, classificandosi al quinto e settimo posto nel 1930, ed al terzo posto nel 1931, sempre correndo nella cat. 175.

Abbandonata questa cilindrata ed orientate la sua padronanza verso la 250 cmc., la *C.F.* non ha tradito la sua originale concessione costruttiva molto interessante pel sistema di comando delle valvole in testa. Nella nuova categoria, ha subito saputo distinguersi per velocità

e tenuta, tanto che nella Milano-Napoli costituì una seria minaccia per le sue più famose e dirette avversarie, le promesse non tardarono a realizzarsi, ed oggi la *C.F.* vanta le sue brillantissime vittorie del Circuito di Pesaro e di Livorno, conseguite con brillantissimo Cavacciuti, che ne difenderà le sorti anche nel Circuito del Lario.

## GILERA (500)

*Mario Ghersi*

La più anziana marca motociclistica italiana detiene anche il record del numero di partecipazioni al Circuito del Lario nella stessa categoria, dal quale è rimasta assente solamente nell'edizione del 1931.

La *Gilera* non ha mai aspirato decisamente alla vittoria in questa gara, partecipandovi soltanto per dimostrare la qualità di resistenza, brio, stabilità e regolarità delle sue macchine le cui caratteristiche costruttive sono proprio delle macchine da turismo e non soltanto da corsa. Questo non ha impedito alla *Gilera* di sfiorare la vittoria nell'edizione del 1928, nella quale si è classificata seconda nella categoria 500 cmc. Nelle altre edizioni, ha sempre ottenuto classifiche più che onorevoli, superiori alla stessa aspettativa dei tecnici.

Da qualche tempo la Casa *Gilera* sta attrezzando una serie di modelli con motore a valvole in testa, che senza avere caratteristiche ultra-spinte possono appagare qualsiasi esigenza sportiva.

Però al Circuito del Lario la Casa *Gilera* farà debuttare la sua nuova 500 da corsa, testè ultimata e della quale si dice un gran bene. Trattasi di una macchina dalle caratteristiche prettamente sportive con motore ad albero delle camme in testa, cambio in blocco, molto leggera, stabile e sicura.

## GUZZI (250, 500)

*Bandini Terzo - Brusi Riccardo  
Moretti Amilcare - Tenni Omobono  
Ugo Prini - Mangione Michele.*

La *Guzzi* è la marca che detiene il record delle vittorie nel Circuito del Lario, vantandone precisamente quattro nella 500 e cinque nella 250 cmc. E' la marca che con la sua presenza e con le memorabili battaglie sostenute contro l'industria inglese, ha valorizzato il Circuito del Lario e tutto il motociclismo italiano. Il libro d'oro del Circuito del Lario è decoro del nome di *Guzzi*. La sua prima partecipazione risale al 1922, secondo anno del Circuito del Lario: debutto lusinghiero inquantochè le allora « verdi » macchine di Mandello, fra la sorpresa generale, occuparono il secon-

La velocissima **500 SS**  
valvole laterali con cam-  
bio a 4 rapporti



# MOTO

CATENE RENOLD

GOMME

LE MACCHINE CHE RESISTONO ED EMER-  
GONO NELLE PROVE PIU' SEVERE E CHE  
IMPONGONO SEMPRE LA LORO CLASSE  
NELLE PIU' ARDUE COMPETIZIONI

FABBRICA ITALIANA MOTOCICLI GILERA - ARCORE (Milano)

1934-XII

IV CIMENTO MOTO ALPINO DI ROMA - CORSA IN SALITA  
«COPPA ALBANO» - III OTTO EUGANEO - MILANO-ROMA-  
NAPOLI - GARA NOTTURNA MOTO CARROZZINI (MILANO) -  
DODICI ORE DI PISA - CORSA IN SALITA DORIA CRETO -  
VII VENTIQUATTRO ORE - GIRO DELLA TOSCANA - «FUORI  
STRADA» PARCO DI MONZA - «COPPA GALBANI» MELZO -  
«COPPA M. U. BORZACCHINI» TERNI

NIZZA-MILANO-NIZZA

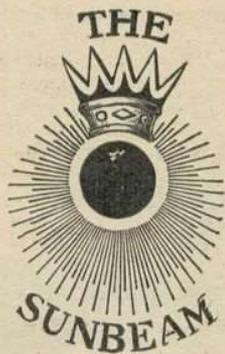
# GILERA

**PIRELLI**

**OLIO CASTROL**



La nuovissima  
**500 2VT**  
cambio a pedale 4 rapporti



# MOTOCICLISTI!

ricordate che

# SUNBEAM

la regina delle macchine inglesi  
ha riportato sul

## CIRCUITO del LARIO

le seguenti affermazioni:

<b>1921:</b>	1 <sup>o</sup> Vailati Ernesto	500 cc.
<b>1922:</b>	1 <sup>o</sup> Vailati Ernesto	500 cc.
<b>1924:</b>	1 <sup>o</sup> Varzi Angelo	350 cc.
<b>1926:</b>	2 <sup>o</sup> Varzi Achille	500 cc.
<b>1927:</b>	1 <sup>o</sup> Arcangeli Luigi	500 cc.
<b>1928:</b>	1 <sup>o</sup> Colombo Mario	500 cc.
<b>1929:</b>	1 <sup>o</sup> Varzi Achille	500 cc.
<b>1931:</b>	2 <sup>o</sup> Colombo Mario	500 cc.

**Tale collana di successi non ha bisogno di commenti**

---

Rappr. Generale per l'Italia : **ERNESTO VAILATI** - Viale Elvezia, 2 - **MILANO**

do posto assoluto, il quinto, l'undicesimo e il quattordicesimo. L'anno appresso, fra l'entusiasmo popolare, per merito della Guzzi si registrava la prima vittoria assoluta dell'industria italiana al Circuito del Lario. Nel 1924, il successo della Guzzi era ancora più clamoroso, e preludeva all'indimenticabile vittoria nel primo Campionato di Europa. La vittoria schiacciante delle Guzzi si ripeteva ancora nel 1925, dove occupava il primo, terzo, quarto e quinto posto della 500 cc. col naturale miglioramento di tutti i records assoluti.

Nel 1926, alle trionfanti 500 cmc., le famose quattro monocilindriche a quattro valvole in testa si aggiungevano le sorelle minori di 250 cmc., che iniziavano le serie vittoriose della loro partecipazione al Circuito del Lario; duplice vittoria delle Guzzi, dunque, in quell'anno; prima e sesta nella 500 cmc., prima e seconda nelle 250.

Nel 1927, soltanto la più nera sfortuna impedisce alla Guzzi di rinnovare il successo nella 500 cc., dove occupa soltanto il secondo e terzo posto; nella 250 cmc. si ripete il predominio della Guzzi che arriva prima e seconda di categoria.

Da quell'anno, cessa la partecipazione ufficiale della Guzzi.

Negli anni successivi, la Guzzi è rappresentata ufficialmente soltanto nella 250 cmc., e torna a vincere regolarmente con l'indiviolato Prini, mentre le altre sue macchine occupano i posti successivi sempre a ridosso del primo.

Ritornata lo scorso anno alle corse, col suo nuovo modello 500 cmc. a due cilindri che costituisce un raro esempio di audacia costruttiva maturata da una profonda consistenza tecnica, la Guzzi supera con onore i primi esperimenti nelle corse, indi quest'anno si afferma clamorosamente ovunque.

Al XII Circuito del Lario la Guzzi non poteva mancare, ed eccola infatti presente con uno squadrone di assi e con un sestetto di macchine, suddivise nelle due cilindrate. Non si possono negare alla Guzzi i favori del pronostico, per entrambe le categorie, ma la vittoria le sarà fieramente ostacolata dalla formidabile coalizione avversaria.

## MILLER (250)

Pagani Nello

La Miller è un classico esemplare di macchina sportiva, costruita dai Fratelli Balsamo di Milano, che sono degli autentici specialisti capo-scuola di tale tendenza.

La marca del Fratelli Balsamo non è nuova al Circuito del Lario, avendovi partecipato nelle edizioni 1925, 1926, e 1927 nella categ. 175 cmc. ottenendovi lusinghiere affermazioni.

Nel 1931, la Miller era rappresentata al Circuito del Lario nelle categorie 175, 350 e 500 cmc. sempre per iniziativa di privati clienti, che ne ottennero ottimi piazzamenti, ad esempio un significativo secondo posto nella 175, un quarto posto nella 350 ed un quinto nella 500 cmc.

Quest'anno, una sola Miller sarà pre-

sente al Circuito del Lario nella categoria 250, portatavi dall'entusiasmo del giovane Nello Pagani.

Il binomio Miller-Pagani si è imposto quest'anno fra i migliori della categoria, con una serie di vittorie ed affermazioni oltremodo significative.

La Miller può considerarsi fra le macchine più quotate per successo di categoria, malgrado vi concorra con una sola macchina.

## M. M. (175)

Lama Francesco - Serafini Dorino

La marca bolognese M.M. figura già nel libro d'oro del Circuito del Lario per avervi vinto nell'edizione del 1928 la categoria 125 cmc. in seguito soppressa. Da allora, la due tempi è stata abbandonata dalla M.M. per far posto al quattro tempi da 175 cmc. resosi famoso lo scorso anno anche all'estero attraverso la conquista del record mondiale sul chilometro lanciato, oltrechè per la serie vittoriosa nelle prove di campionato.

La M.M. si distingue per diverse interessanti soluzioni costruttive, tipica quella del comando della distribuzione a catena. E' indubbiamente un gioiello di costruzione motociclistica, che non teme nè le forti velocità assolute nè i percorsi accidentati. Sarà difesa da Lama, leader del campionato di categoria, e dell'attuale campione Serafini. Punta decisamente al suo primo successo di categoria sul Circuito del Lario, e possiede tutti i requisiti per arrivarci in grande stile.

## NEW IMPERIAL (250)

E. A. Mellors

La New Imperial è una delle più famose marche inglesi, resasi tale attraverso la serie delle vittorie nel Tourist Trophy inglese e delle grandi prove continentali. Sarà presente con una sola macchina da 250 cmc. pilotata dall'asso inglese Mellors; tipo di macchina che ha già superato nel modo più persuasivo i più severi cimenti sportivi, dimostrandosi particolarmente adatta per i circuiti misti. La classe della New Imperial, il suo lontano o recentissimo passato, le sue qualità sarebbero tali da farla entrare di diritto nella rosa dei candidati al successo sul Circuito del Lario se non avesse a suo svantaggio la sommaria preparazione sul posto della gara; comunque, ci si può attendere dalla New Imperial una corsa molto interessante, e non sarebbe affatto sorprendente un suo piazzamento nell'immediata scia del vincitore.

## NORTON (350, 500)

Giroto - Spaggiari

La Norton ha debuttato nel Circuito del Lario del 1922, senza soverchia fortuna: le sue sorti sono migliorate nelle successive edizioni, che l'hanno vista classificata ora al secondo posto (1925), ora al terzo (1924-1930), ora al quarto (1928) sempre della categoria 500 cmc.

Quest'anno sarà presente con tre macchine iscritte da corridori privati, senza cioè il crisma ufficiale della Casa. Con tutto questo, la Norton può considerarsi munita di tutti i requisiti per aspirare degnamente al successo nella cat. 350, mentre nella 500 appare un po' chiusa dal valore delle avversarie.

Non si può dimenticare che sempre in veste privata, la Norton ha vinto per due anni il campionato italiano della 350 cmc. è arrivata seconda della 500 nella Milano-Napoli dello scorso anno, e prima della 350 cmc. nell'edizione di quest'anno.

## RUDGE (250, 350, 500)

(Scuderia Ferrari: Aldrighetti - Pigorini - Colabattisti) - Tyrell Smith - Consonni

La Rudge fra le marche straniere è quella che vanta le maggiori possibilità di concludere la sua partecipazione al XII Circuito del Lario con una vittoria, e non soltanto limitata alla categoria 350 cmc. nella quale parte con gli assoluti favori del pronostico.

Vanta un passato glorioso, in quanto le sue prime vittorie in Italia risalgono al periodo d'anteguerra; nel dopo guerra, ha raccolto l'eredità di un'altra grande marca inglese, vincendo a serie continua su tutti i generi di percorso. La Rudge è stata laureata come macchina d'avanguardia attraverso le sue ripetute vittorie nel T. T. inglese; ma anche limitando il campo d'indagine, vediamo che la sua partecipazione al Circuito del Lario è sempre stata coronata da successi brillanti.

Seconda classificata nella 500 cmc. nell'edizione del 1929, la Rudge vinceva l'anno successivo, e meglio ancora vinceva nel 1931 riportando il primato assoluto, coronando la sua giornata col successo anche nella categoria 350 cmc. Da allora, la Rudge ha portato alla conquista del campionato l'attuale detentore Giordano Aldrighetti, e nella 350 cmc., e nella 500 cmc. è al comando della classifica con un fortissimo vantaggio ritenuto pressochè incolumabile.

Sarà presente nelle tre categorie 250, 350 e 500 cmc. con un complesso di uomini d'alta classe.

Nella minor categoria conta sulla difesa di Tyrell Smith, e gli allenamenti di questi giorni hanno già detto qualche cosa di molto eloquente sulle sue possibilità in questa categoria. Le sue carte migliori saranno giocate però dagli uomini della Scuderia Ferrari: Aldrighetti, Pigorini, Colabattisti e Nazario, mentre il tenace Consonni darà man forte al colleghi per la conquista delle posizioni d'onore.

Nella 350 cmc., con Pigorini, vanta i titoli sufficienti per aspirare al successo, che salvo imprevisti non dovrebbe sfuggirle. Più arduo è il suo compito nella 500 cmc., nella quale vi troverà a lottare contro le nostre macchine migliori. La presenza della Rudge costituisce un motivo di passionalità per il Circuito del Lario, e non mancherà di manifestarsi in episodi altamente emotivi.

**Quadro sinottico dei progressi realizzati nelle varie edizioni  
del Circuito del Lario rilevati attraverso i giri più  
veloci di ogni anno per ciascuna classe**

Anno	Concorrente	Macchina	Giro più veloce	
			Tempo	Media
<b>Classe 500 cmc.</b>				
1921	VAILATI Ernesto	(Sunbeam)	in 42'22"	media Km. 52.000
1922	VAILATI Ernesto	(Sunbeam)	» 37'24"	» » 58.200
1923	GHERSI Primo	(Guzzi)	» 35'02" <sup>4</sup> / <sub>5</sub>	» » 62.500
1924	GHERSI Pietro	(Guzzi)	» 31'58" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	» » 68.487
1925	GHERSI Pietro	(Guzzi)	» 32'44" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	» » 66.881
1926	GHERSI Pietro	(Guzzi)	» 31'15"	» » 70.080
1927	VARZI Achille	(Guzzi)	» 31'39"	» » 69.194
1928	GHERSI Pietro	(Sunbeam)	» 30'58"	» » 70.698
1929	VARZI Achille	(Sunbeam)	» 31'09" <sup>4</sup> / <sub>5</sub>	» » 70.274
1930	CAVALLERI Attilio	(Rudge)	» 30'13" <sup>4</sup> / <sub>5</sub>	» » 72.444
1931	BANDINI Terzo	(Rudge)	» 29'55" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	» » 73.178
<b>Classe 350 cmc.</b>				
1921	VISIOLI Erminio	(Garelli)	in 43'54"	media Km. 49.800
1922	GNESA Ernesto	(Garelli)	» 37'55"	» » 57.700
1923	VARZI Achille	(Garelli)	» 35'32" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	» » 61.400
1924	PRINI Ugo	(Frera)	» 35'39" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	» » 61.200
1925	NUVOLARI Tazio	(Bianchi)	» 32'44" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	» » 66.881
1926	GHERSI Mario	(Bianchi)	» 33'30"	» » 66.263
1927	NUVOLARI Tazio	(Bianchi)	» 32'08"	» » 68.163
1928	NUVOLARI Tazio	(Bianchi)	» 31'04"	» » 70.478
1929	NUVOLARI Tazio	(Bianchi)	» 30'59" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	» » 70.600
1930	NUVOLARI Tazio	(Bianchi)	» 29'40"	» » 73.820
1931	PIGORINI Aldo	(Velocette)	» 30'45" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	» » 71.196
<b>Classe 250 cmc.</b>				
1923	MAFFEIS Miro	(Maffeis)	in 39'44" <sup>4</sup> / <sub>5</sub>	media Km. 55.800
1934	MAFFEIS Miro	(Maffeis)	» 38'13"	» » 57.294
1925	BIANCHI Nino	(Ariel)	» 35'35" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	» » 61.534
1926	PRINI Ugo	(Guzzi)	» 32'34" <sup>4</sup> / <sub>5</sub>	» » 67.219
1927	PRINI Ugo	(Guzzi)	» 33'40" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	» » 65.061
1928	PIANA Gualtiero	(Piana)	» 34'59"	» » 62.577
1929	PRINI Ugo	(Guzzi)	» 33'01" <sup>4</sup> / <sub>5</sub>	» » 66.303
1930	PRINI Ugo	(Guzzi)	» 31'43" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	» » 69.034
1931	PRINI Ugo	(Guzzi)	» 31'22"	» » 69.819
<b>Classe 175 cmc.</b>				
1926	MANETTI Enrico	(Ancora)	in 37'09"	media Km. 58.959
1927	BIANCHI Nino	(Bianchi)	» 35'45" <sup>4</sup> / <sub>5</sub>	» » 61.236
1928	BENELLI Tonino	(Benelli)	» 34'00" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	» » 64.405
1929	BRUSI Armando	(Benelli)	» 33'39" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	» » 65.075
1930	BENELLI Tonino	(Benelli)	» 32'20" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	» » 67.724
1931	BENELLI Tonino	(Benelli)	» 33'18" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	» » 65.752



## Tabella delle velocità del Circuito del Lario ogni giro Km. 36,500

Velocità media oraria	Tempo da impiegarsi					
	1° Giro Km. 36.500	2° Giro Km. 73	3° Giro Km. 109.500	4° Giro Km. 146	5° Giro Km. 182.500	6° Giro Km. 219
Km. 44	0.49'46"	1.39'42"	2.29'18"	3.19'04"	4.08'50"	4.58'36"
» 45	0.48'40"	1.37'20"	2.26'00"	3.14'40"	4.03'20"	4.52'00"
» 46	0.47'37"	1.35'14"	2.22'51"	3.10'28"	3.58'05"	4.45'42"
» 47	0.46'36"	1.33'12"	2.19'48"	3.06'24"	3.53'00"	4.39'36"
» 48	0.45'37"	1.21'14"	2.16'51"	3.02'28"	3.48'05"	4.33'42"
» 49	0.44'42"	1.29'24"	2.14'06"	2.58'48"	3.43'30"	4.28'12"
» 50	0.43'48"	1.27'36"	2.11'24"	2.55'12"	3.39'00"	4.22'48"
» 51	0.42'65"	1.25'52"	2.08'48"	2.51'44"	3.34'40"	4.17'36"
» 52	0.42'07"	1.24'14"	2.06'21"	2.48'28"	3.30'35"	4.12'42"
» 53	0.41'19"	1.22'38"	2.03'57"	2.45'16"	3.26'35"	4.07'54"
» 54	0.40'33"	1.21'06"	2.01'39"	2.42'12"	3.22'45"	4.03'18"
» 55	0.39'49"	1.19'39"	1.59'27"	2.39'16"	3.19'05"	3.58'54"
» 56	0.39'06"	1.18'12"	1.57'18"	2.36'24"	3.15'30"	3.54'36"
» 57	0.38'25"	1.16'50"	1.55'15"	2.33'40"	3.12'05"	3.50'30"
» 58	0.37'46"	1.15'32"	1.53'18"	2.31'04"	3.08'50"	3.46'36"
» 59	0.37'07"	1.14'14"	1.51'21"	2.28'28"	3.05'35"	3.42'42"
» 60	0.36'30"	1.13'00"	1.49'30"	2.26'00"	3.02'30"	3.39'00"
» 61	0.35'54"	1.11'48"	1.47'42"	2.23'36"	2.59'30"	3.35'24"
» 62	0.35'19"	1.10'38"	1.45'57"	2.21'16"	2.56'35"	3.31'54"
» 63	0.34'46"	1.09'32"	1.44'18"	2.19'04"	2.53'50"	3.28'36"
» 64	0.34'13"	1.08'26"	1.42'39"	2.16'52"	2.51'05"	3.25'18"
» 65	0.33'42"	1.07'24"	1.41'06"	2.14'48"	2.48'30"	3.22'12"
» 66	0.33'11"	1.06'22"	1.39'33"	2.12'44"	2.45'55"	3.19'06"
» 67	0.32'41"	1.05'22"	1.38'03"	2.10'44"	2.43'57"	3.16'06"
» 68	0.32'12"	1.04'24"	1.36'36"	2.08'48"	2.41'00"	3.13'12"
» 69	0.31'44"	1.03'28"	1.35'12"	2.06'56"	2.38'40"	3.10'24"
» 70	0.31'17"	1.02'34"	1.33'51"	2.05'08"	2.36'36"	3.07'42"
» 71	0.30'51"	1.01'42"	1.32'33"	2.03'24"	2.34'15"	3.05'06"
» 72	0.30'25"	1.00'50"	1.31'15"	2.01'40"	2.32'05"	3.02'30"
» 73	0.30'00"	1.00'00"	1.30'00"	2.00'00"	2.30'00"	3.00'00"
» 74	0.29'36"	0.59'12"	1.28'48"	1.58'24"	2.28'00"	2.57'36"
» 75	0.29'12"	0.58'24"	1.27'36"	1.56'48"	2.26'00"	2.55'12"
» 76	0.28'49"	0.57'38"	1.26'27"	1.55'16"	2.24'06"	2.52'54"
» 77	0.28'26"	0.56'52"	1.25'18"	1.53'44"	2.22'10"	2.50'36"
» 78	0.28'05"	0.56'10"	1.24'15"	1.52'20"	2.20'25"	2.48'30"
» 79	0.27'43"	0.55'26"	1.23'09"	1.50'52"	2.18'35"	2.46'18"
» 80	0.27'22"	0.54'44"	1.22'06"	1.49'28"	2.16'59"	2.44'12"
» 81	0.27'02"	0.54'04"	1.21'06"	1.48'08"	2.15'10"	2.42'12"
» 82	0.26'42"	0.53'24"	1.20'06"	1.46'48"	2.13'30"	2.40'13"
» 83	0.26'23"	0.52'46"	1.19'09"	1.45'32"	2.11'55"	2.38'18"
» 84	0.26'04"	0.52'08"	1.18'12"	1.44'16"	2.10'20"	2.36'24"
» 85	0.25'46"	0.51'32"	1.17'18"	1.43'04"	2.08'50"	2.34'36"
» 86	0.25'28"	0.50'56"	1.16'24"	1.41'52"	2.07'20"	2.32'48"
» 87	0.25'10"	0.50'20"	1.15'30"	1.40'40"	2.05'50"	2.31'00"
» 88	0.24'53"	0.49'46"	1.14'39"	1.39'32"	2.04'25"	2.29'18"
» 89	0.24'36"	0.49'12"	1.13'48"	1.38'21"	2.03'00"	2.27'36"
» 90	0.24'20"	0.48'40"	1.13'00"	1.37'20"	2.01'40"	2.26'00"

www.wolff.it

# I protagonisti del XII Circuito del Lario

## ALBERTI R.

(Benelli 175)

Il « piccolo grande corridore » milanese è uno specialista del Circuito del Lario, sul quale ha debuttato nel 1927 arrivando quarto della 175 cmc. Le successive edizioni lo hanno visto terzo nel 1928 (125 cmc.), terzo ancora nel 1929 (350 cmc.), secondo nel 1930 (175 cmc.) e finalmente primo della 175 nel 1931. Conosce alla perfezione il percorso lariano; è un pilota ricco di classe e di risorse malgrado le sue ridotte proporzioni, e si presenta come uno dei maggiori candidati al successo di categoria.

## ALDRIGHETTI G.

(Rudge 500)

L'attuale campione italiano della 500 cmc. ha debuttato al Lario nel 1929 con una macchina inadatta, classificandosi ottavo. Vi è ritornato nel 1931, nella veste di favorito della 250 cmc., ma non ha avuto fortuna, ritirandosi per guasto di macchina.

Da allora la sua classe è andata completandosi, ed oggi è ritenuto per lo stile, per una lontana rassomiglianza fisica, per il brio, per l'audacia, il successore di Nuvolari. Corre nei colori della Scuderia Ferrari, con la Rudge 500 cmc., e punta decisamente al successo che dovrà concluderlo idolo popolare e degno continuatore delle gesta del manovano.

## BANDINI T.

(Guzzi 500)

Il forlivese, quadrato e volitivo seppur non così esuberante come il suo grande predecessore Arcangeli, è « l'uomo del Lario » malgrado non sia più giovanissimo. Vi ha debuttato nel 1925 ottenendovi un lusinghiero terzo posto nella 500 cmc. Nel 1929 è ritornato, più agguerrito ed in possesso di macchina adatta; dalla furibonda battaglia uscì con un secondo posto nella 500 cmc., sulle orme di Varzi; il successo era ormai maturo, ed infatti l'anno appresso Bandini coglieva l'agognata vittoria, che confermava ancora nel 1931 con un primato assoluto che lo consacrava fra i grandi nostri piloti.

Terzo Bandini sarà quest'anno alla guida della Guzzi 500 cmc.; l'uomo e la macchina formano un binomio formidabile che possiamo tranquillamente considerare fra i maggiori favoriti.

## BRUSI R.

(Guzzi 250)

Riccardo Brusi, cesenate trasmigrato a Pesaro, si è rivelato al Circuito del

Lario del 1927, correndovi con la Benelli 175 cmc., e classificandosi al secondo posto nella scia di Tonino Benelli. Passato alla Guzzi, nel 1928 si classificava terzo, nel 1930 quinto, e nel 1931 secondo dietro l'imbattibile Ugo Prini.

Si ripresenta al Circuito del Lario forte di una carriera quanto mai gloriosa, cui manca soltanto la gemma della vittoria sulle strade lariane, alla quale Riccardo Brusi mira con la piena convinzione d'esserne degno.

Lo vediamo fra i meglio attrezzati, in sella alla Guzzi, per succedere a Prini nella vittoria di categoria.

## CAVACCIUTI G.

(C.F. 250)

E' il giovane astro nascente del motociclismo italiano; giovane che vanta già al suo attivo una vittoria nella Milano-Napoli, confermata in seguito con altri successi su tutti i generi di percorso. E' reduce dalle vittorie di Pesaro e Livorno, ottenute sulla C.F. che piloterà nel Circuito del Lario; gara di cui conosce tutte le difficoltà avendovi partecipato nelle ultime due edizioni, classificandosi rispettivamente al quinto e terzo posto della 175 cmc.

Lo riteniamo particolarmente tagliato per i percorsi misti; è un giovane elemento prossimo ormai alla maturità classica; se la fortuna lo assisterà, farà certamente una grande gara, e non saremmo affatto sorpresi di salutarlo vincitore della pur combattutissima categoria.

## COLABATTISTI

(Rudge 500)

E' un giovane elemento che sta facendo le ossa rapidamente, sotto la guida del Comm. Enzo Ferrari; corre per la prima volta il Circuito del Lario nei colori della Scuderia Ferrari, e probabilmente il suo compito sarà di far da rincalzo a Pigorini. Comunque la sua gara non sarà delle meno interessanti.

## COLOMBO M.

(Bianchi 500)

Il popolare « Mario », cresciuto alla ruda scuola dei corridori lombardi, quadrato, irruente, volitivo, è un anziano del Lario, sul quale ha debuttato nel 1926, classificandosi terzo nella 500. Due anni dopo, nel 1928, vi coglieva una smagliante vittoria che è ancora una delle più belle gemme del suo ricco serto; la fortuna lo tormentò nelle successive edizioni, che lo vedevano

quarto nel 1929, ritirato nel 1930, e secondo nel 1931, subito dietro Bandini.

Ha la taglia del pilota adatto per le gare pesanti come appunto è il Circuito del Lario; vi si ripresenta quest'anno, forte della sua intatta classe, animato da fieri propositi, alla guida della Bianchi 500 che la scorsa primavera seppe portare al secondo posto nella Milano-Napoli.

Pei suoi titoli di pilota, per le doti della macchina, entra di diritto nel novero dei favoriti.

## CONSONNI G.

(Rudge 350)

Il caratese Consonni è un autentico dilettante, animato da una passione inestinguibile; le corse lo hanno duramente segnato nel corpo, ma non hanno affievolito il suo entusiasmo. Ha già corso al Circuito del Lario nel 1931, classificandosi sesto nella 500. Non aspira al successo assoluto, ma saprà compiere una gara significativa, e se la fortuna non lo avverserà, potremo salutarlo ottimamente piazzato.

## FUMAGALLI G.

(Bianchi 500)

E' « l'uomo del giorno », verso cui convergono i maggiori favori del pronostico per il successo assoluto nel XII Circuito del Lario. Risiede a Lecco, il ricciuto Fumagalli, e conosce le strade del Lario alla perfezione. Vi ha già corso nel 1929, classificandosi secondo nella 250, e nel 1931, piazzandosi al terzo posto nella 350.

Nella sua carriera sono vittorie luminose come quella della prima Milano-Napoli e del primo Trofeo Internazionale della Velocità, tanto per ricordare le maggiori.

La Bianchi troverà in Carlo Fumagalli un formidabile difensore, giovane ancora, ma smanioso di successo; è fra i più popolari piloti del momento, e naturalmente avrà dalla sua l'urlo entusiastico dei conterranei, che lo vogliono vincitore sulle strade amiche e famigliari.

A voler forzare il vaglio, e restringere la rosa dei candidati, i maggiori suffragi come favorito assoluto toccherebbero a Carlo Fumagalli.

## GARETTONI G.

(Calthorpe 500)

Giuseppe Garettoni è uno dei più popolari corridori romani. Vanta una lunga e brillante carriera, ma è la prima volta che corre sulle strade del Lario. Le sue aspirazioni non vanno oltre quella d'ottenere una buona classifica.

# 6 ANNI DI VITTORIE A

1925 - 1° NUVOLARI TAZIO

1926 - 1° NUVOLARI TAZIO

2° GHERSI MARIO - 3° MAFFEIS MIRO

1927 - 1° NUVOLARI TAZIO

2° MORETTI AMILCARE - 3° MACCHI EMILIO

1928 - 1° VARZI ACHILLE

2° MORETTI AMILCARE - 3° NUVOLARI TAZIO

1929 - 1° NUVOLARI TAZIO

1930 - 1° NUVOLARI TAZIO

## ECCO I TITOLI DI S

# Bianchi

Che affronta la XII edizione della  
già gloriosa trionfatrice della Milano - F  
e reduce della grande affermazione v

**GOMME**

Soc. An. EDOARDO BIANCHI

www.rpw.it

# L CIRCUITO DEL LARIO

**il record assoluto sul giro alla  
media di Km. 73.820 in 29'40''**

(Nuvolari Tazio - 1930)

**il record assoluto sul percorso totale  
in 3.1'59'' alla media di Km. 72.209**

(Nuvolari Tazio - 1930)

Tutte queste vittoriose affermazioni sono state  
ottenute con la FRECCIA CELESTE di 350 cc.

## UPERIORITÀ DELLA

# ndchi

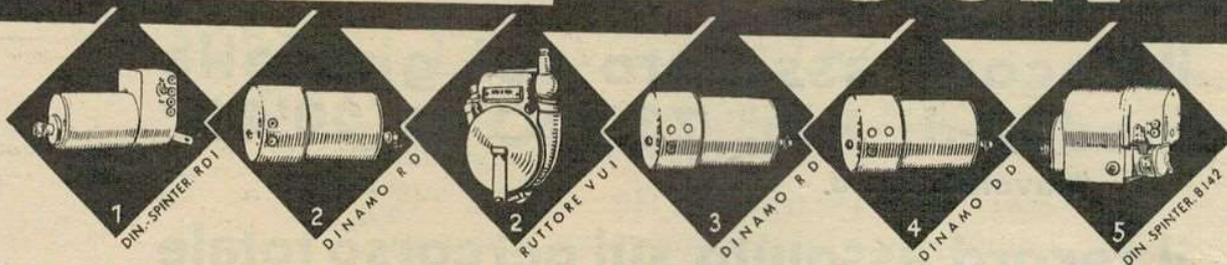
ssica prova con la sua nuova 500  
na - Napoli per la Coppa d'Oro del Duce  
oriosa della Coppa del Mare a Livorno.

**IRELLI**

Viale Abruzzi N. 16 - MILANO

**IMPIANTI ELETTRICI  
PER MOTOCICLETTE**

**BOSCH**



## Motociclisti!

Nella sintetica esposizione dei nostri diversi tipi di impianti elettrici di luce e accensione, troverete certamente quello che fa al caso vostro.



Usate ed esigete  
pezzi di ricambio  
**originali BOSCH**  
contraddistinti col  
Marchio di fabbrica

**1°** Impianto di luce ed accensione a batteria, con dinamo a distributore RD 1 e RD 1/2, 30 watt 6 volta.

**2°** Impianto di luce ed accensione a batterie, con dinamo RD e ruttore VU 1 separato, 30 watt 6 volta.

**3°** Impianto di sola luce, con dinamo a regolazione di tensione RD, 30 watt 6 volta.

**4°** Impianto di sola luce, con dinamo DD a terza spazzola, 22 watt 6 volta.

**5°** Impianto di luce e accensione a batteria, con dinamo-spinterogeno B 142, 30 watt 6 volta.

Per tutti questi impianti si adatta la tromba elettrica BOSCH tipo FD 6, mentre per ciascun motore esiste l'appropriato tipo di candela BOSCH.



**BOSCH**

**IMPIANTI ELETTRICI  
PER MOTOCICLETTE**



## GHERSI M.

(Gilera 500)

Mario Gherzi ha fatto le sue più belle corse proprio sul Circuito del Lario, eppure non è mai riuscito a vincere. E' stato lì per battere Nuvolari e Varzi, ma sul più bello una gomma lo ha tradito; è stato ammirevole ed avvincente, ma non è mai riuscito a spuntarla contro la sfortuna. Quarto nel 1923 (vedete sin dove risale l'anzianità di Mario Gherzi; ma allora era appena poco più d'un monello!), secondo nel 1925 e nel 1926 sulla 350 cmc.; ritirato nel 1929; secondo ancora nel 1930 e 1931 sempre con la 350 cmc. Un libro d'oro da inorgogliersene se non fosse pel modo con cui Mario Gherzi è stato relegato spesso in seconda posizione dopo aver assaporato il successo.

Quest'anno correrà con la nuovissima Gilera 500; sulle possibilità della macchina e sull'attuale grado di forma del pilota, regna l'assoluto mistero. Auguriamoci per la bellezza del nostro sport e per le stesse fortune del XII Lario, che il binomio Mario Gherzi-Gilera appaia quale ci apparve in un non dimenticato Circuito del Tigullio; con maggior fortuna, s'intende.

## GIROTTO S.

(Norton 350 cmc.)

E' un appassionato dilettante ricco di una certa classe, e si presenta la prima volta sulla scena del Lario. Ha vinto quest'anno la 350 cc. nella Milano-Napoli, titolo di merito di indiscutibile valore. Se farà una gara accorta, potrà arrivare nella scia dei primi.

## LAMA F.

(M.M. 175)

Il piccolo corridore romagnolo possiede tutti i requisiti del pilota « nato » per le piccole cilindrate, ed in effetti, superato il periodo di noviziato Francesco Lama avanza a grandi passi verso la notorietà; il Lario potrebbe essere la « sua corsa » nel qual caso Lama entrerebbe di colpo nel novero dei campioni consacrati. Non ha mai corso al Lario.

## MANETTI E.

(Galbusera 250)

L'eterno Manetti, sempre spiritato, sempre monello malgrado il passar degli anni, è ancora sulla breccia del Lario, che lo vide già audace e noto campione nel 1922; allora si classificò sesto nella 500; non fece di meglio nelle successive edizioni (1924-1925), ma passato alla 175 cmc. ecco la sua indimenticata vittoria del 1926; le ultime tre edizioni non furono troppo fortunate per il biondo corridore milanese, che si presenta di nuovo con una macchina adatta alla prova.

Ultimamente Manetti ha corso nelle piccole cilindrate, dimostrando a più riprese che l'antico valor non era ancor

morto. Cosa potrà fare alla guida di una 350 cmc. in così formidabile compagnia? Con un po' di fortuna, Manetti potrà arrivare ad una buona classifica, non molto lontano dal vincitore, specie se si limiterà ad una corsa regolare, il che è un po' contrario al suo temperamento estremamente combattivo.

## MANGIONE M.

(Guzzi 250)

E' una promessa del motociclismo romano, non manca delle qualità necessarie per aspirare degnamente alla notorietà sportiva. Sul circuito del Lario darà la misura delle sue possibilità.

## MELLORS E. A.

(New Imperial 250)

Viene al Lario col biglietto di presentazione come vincitore del recente Circuito di Dieppe: è un ottimo corridore inglese, che s'è fatto le ossa alla severa scuola del T.T.; corre con la New Imperial, ma il sommario allenamento non gli permetterà di dar fondo a tutte le sue possibilità.

## MORETTI A.

(Guzzi 500)

Il popolare corridore milanese può considerarsi un veterano del Lario, avendovi corso la prima volta nel 1926, alla guida di una macchina di 175 cc. Allora Moretti veniva dal campo bicomotoristico, nel quale si era fatto largo; passò di colpo in difesa della Bianchi nel 1927, e dal diretto confronto con Nuvolari uscì nel miglior modo, classificandosi secondo di categoria.

Sempre in difesa dei colori bianco-celesti partecipò alle successive edizioni, classificandosi terzo nel 1928, e con fortuna decisamente avversa negli anni appresso, che lo videro fra i ritirati.

Amilcare Moretti ha così fatto il suo più severo tirocinio proprio sulle strade del Circuito del Lario, con un po' po' di maestro come Nuvolari. Si può immaginare con quale puntiglio Amilcare Moretti affronti la prossima gara, nella quale sarà alla guida della Guzzi di 500 cmc. Reduce dal Gran Premio Svizzero, nel quale ha fornito la più chiara dimostrazione del suo intatto valore, Amilcare Moretti vanta tutti i titoli per aspirare degnamente al successo così lungamente agognato, e del quale è pienamente meritevole. E' uno dei favoriti del pronostico, e la sua gara sarà certamente fra le più interessanti.

## PAGANI N.

(Miller 250 cmc.)

Il biondo e giovanissimo corridore milanese, è un elemento che già da un paio d'anni sta maturando la grande impresa; senza contare gli ottimi piazzamenti ottenuti nella Milano-Napoli, ricordiamo la sua vittoria in un Circuito di Arona, che fece dire di Pagani: ec-

co l'uomo che ci vuole per il Lario. Ci si cimentò nel 1930 quand'era ancora un po' carneade, e non ebbe la fortuna dalla sua. Quest'anno sembra abbia trovato nella Miller la macchina che fa per lui, ed ha già infilato una serie di successi in gare di campionato, che lo hanno indicato come un pericoloso pretendente alla successione dei Brusi e dei Panella nel possesso della maglia tricolore.

Lo sappiamo preparatissimo sul percorso, che conosce molto bene; è un ragazzo ricco di classe, di volontà, e possiede un mezzo meccanico capace di ogni impresa. Nel groviglio dei nomi dei favoriti delle 250 cmc. Pagani ci sta bene, e potrà uscire anche con la palma del successo che lo proclamerà campione completo.

## PIGORINI A.

(Rudge 350)

Fra i protagonisti del Lario edizione 1929, indubbiamente una delle più combattute, ricordiamo benissimo l'allora debuttante ed ignoto Pigorini, alla guida di una Nagas-Ray non precisamente nuovissima, e con la quale il novatese seppa conquistare un ottimo quarto posto, la cui importanza non sfuggì ai tecnici, che intravidero in Pigorini un elemento di sicuro avvenire. La conferma doveva venire due anni appresso, nel Circuito del Lario 1931, che segnò la prima grande vittoria di Pigorini, e lo consacrò nel ristretto numero di assi.

Oggi il paffuto « puledro » della Scuderia Ferrari è qualcuno; è il vincitore di una Milano-Napoli, è l'ormai inattaccabile leader del campionato, e quindi prossimo a vestire la maglia tricolore per la cat. 350, ed è infine il favorito assoluto come vincitore del XII Circuito del Lario categ. 350, cmc.

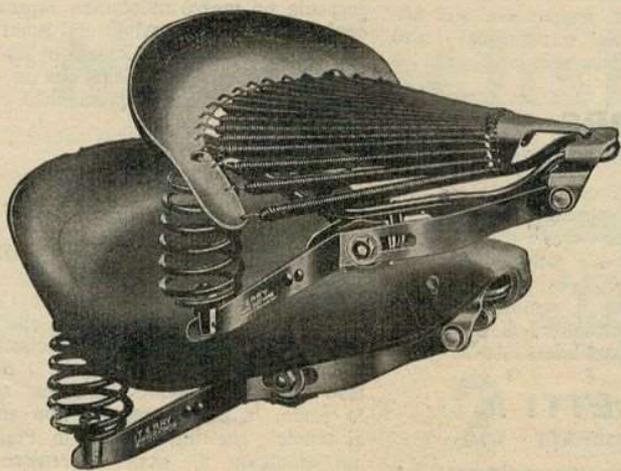
Nelle precedenti cinque corse di campionato Pigorini ha sempre vinto; sarebbe strano che non vincessero anche la sesta, inutile forse per le sorti del campionato ormai decise in suo favore, ma la più importante vittoria agli effetti della valorizzazione. Pigorini ci tiene, al nuovo successo nel Circuito del Lario, e certamente meritarselo.

## PRINI U.

(Guzzi 250)

Ugo Prini è uno specialista del Circuito del Lario; può aver perso tutte le altre corse, ma al Lario nessuno può vantarsi di aver battuto Prini da quando la Guzzi gli ha affidato una sua 250 cmc. Infatti dopo un promettente debutto nell'edizione 1923 conclusosi con la conquista del terzo posto nella 500 cmc., prodezza ripetuta l'anno appresso nella cat. 350, ecco nel 1926 il binomio Guzzi-Prini vittorioso nella 250 cmc.; la storia si ripete anche l'anno successivo, e riprende regolarmente dopo la volontaria interruzione del 1928; cin-

Non c'è campione  
Non c'è vittoria....



*nel campo motociclistico  
senza  
le classiche selle originali*

**TERRY**

◦ **CONTINENTALE**

*sempre le preferite dalle  
migliori fabbriche di  
motociclette del mondo*

*Ogni nuova imitazione non serve che a far risaltare maggiormente le superiori qualità di questi*

*prodotti ineguagliabili*

Compagnia Continentale di Sellerie Ciclistiche ed Affini

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

Via Tortona, 15 - MILANO - Telefono 31-512

que partecipazioni cinque vittorie dell'indivoltato Prini dallo stile personissimo, inconfondibile, tutto impeto, audacia, irruenza, gagliardia.

Il classico binomio Prini-Guzzi è ancora presente, e costituisce uno dei maggiori motivi d'interesse verso la combattutissima categoria 250, nella quale l'indomito brigadiere della Milizia Stradale parte coi maggiori favori del pronostico.

## ROSSETTI A.

(Benelli 175).

E' il titolare del campionato italiano della 350 cmc, ma quest'anno abbandonando questa categoria, corre nei colori di Benelli, ed ha già fatto tanto da assumere il comando della classifica.

Conosce il Circuito del Lario per avervi corso nel 1931, arrivando sesto della 350 cmc. Da allora il corridore romano ha fatto formidabili progressi, maturando la sua classe ed oggi può considerarsi uno dei migliori nostri piloti, particolarmente agguerrito sui percorsi misti. Nella 175 è un po' handicappato dal peso, particolare che ha una notevole influenza sul comportamento delle macchine al Ghisallo; ma saprà compensare questo svantaggio dando fondo alle sue grandi risorse di guidatore di classe. Nell'esiguo manipolo delle 175, Amilcare Rossetti può benissimo impersonificare il favorito assoluto.

## SECCHI S.

(Velocette 350)

E' un tenace, quadrato, ottimo corridore milanese che ha già fornito prove lusinghiere del suo valore. Nuovo al Circuito del Lario, può giocare una carta molto importante per la conquista del secondo o terzo posto.

## SERAFINI D.

(M.M. 175)

Cresciuto alla scuola pesarese, Dorino Serafini si è rivelato campione di Roma, e da allora la sua carriera è

ricca di episodi vittoriosi, che l'hanno portato alla conquista del titolo di campione italiano della 175.

E' nuovo al Circuito del Lario, e sul quale sconterà l'handicap del suo peso, inquanto Serafini ha la taglia del pilota delle maggiori cilindrate; ma la classe, la volontà di affermarsi vittorioso in quello che viene giustamente definito il più diffuso circuito italiano, annulleranno lo svantaggio. Possiede tutti i titoli per aspirare al successo di categoria.

## SPAGGIARI G.

(Norton 500)

Si è fatto una larga notorietà nazionale conquistando il secondo posto della 500 nella Milano-Napoli dello scorso anno. Da allora ha dato parecchie dimostrazioni pratiche della sua classe, e si cimenta per la prima volta sul Circuito del Lario per cercarvi la via della maggior popolarità.

## SUSINI F.

(Bianchi 500)

Il livornese Federico Susini arriva al Circuito del Lario con la commendatizia del recentissimo clamoroso successo raccolto nel Circuito di Livorno, il cui percorso, com'è noto, ha molte analogie con quello lariano.

Questa vittoria, anche facilitata dalla conoscenza delle strade famigliari, pone Susini fra le figure di primo piano del Circuito del Lario, ed innalza le sue azioni, già altissime come guidatore della Bianchi.

Susini, che anche lo scorso anno è stato fra i migliori protagonisti della stagione per la 350 cmc., ha già corso al Circuito del Lario nel 1931, ritirandosi per guasto di macchina. Probabilmente Susini non sarà l'uomo di punta della squadra Bianchi, e gli sarà riservato il ruolo di guardare le... retrovie; comunque quest'anno al Lario non sarà facile il giuoco di squadra e Susini potrebbe ad un certo punto aver la mano libera, e sparare tutte le sue

cartucce. In questo caso, il livornese potrebbe fornire la grossa sorpresa della giornata, che non sarebbe poi una vera sorpresa dato che l'avremmo prevista.

## TENNI O.

(Guzzi 500)

Il taciturno corridore trevigiano, dopo una lunga incubazione il cui inizio risale sino all'epoca del bicimotorismo da 125 cmc., da qualche anno è balzato alla notorietà, ed è ormai uno dei più popolari corridori italiani; la sua vittoria nel Trofeo della Velocità, e recentemente le gesta fornite nel G. P. Svizzero, dicono che quest'anno è l'anno di Omobono Tenni, alfiere e uomo d'assalto dello squadra Guzzi.

I suoi precedenti sul Circuito del Lario non dicono gran che; lo ricordiamo terzo arrivato della 350 nel 1931, ed è già qualche cosa; ma ricordiamo che ad Arona, proprio sul circuito più analogo al Lario, Tenni vinse in modo superbo, dimostrando una grande bravura anche sui percorsi accidentati.

Omobono Tenni ha indubbiamente la stoffa del vincitore del Circuito del Lario, specie da quando ha imparato a moderare il suo generoso impeto combattivo. La Guzzi ha nel quadrato campione trevigiano un difensore validissimo, che potrebbe essere benissimo il vincitore del XII Circuito del Lario.

## TYRELL-SMITH H. G.

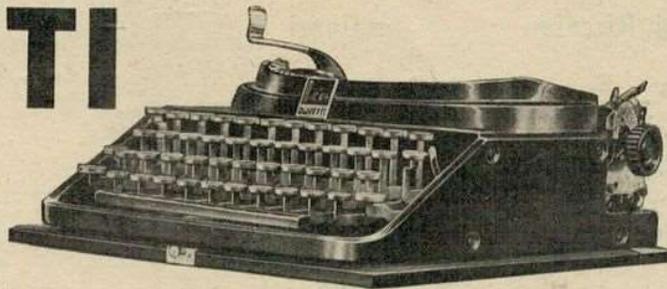
(Rudge 250)

E' uno dei più noti corridori inglesi; ha vinto il Tourist Trophy 350 cc. nel 1930; è arrivato secondo della 250 nel 1932. Le ultime edizioni del T.T. lo hanno avuto fra i protagonisti più ammirati seppur non troppo fortunati. Al Circuito del Lario corre con la Rudge 250 cc., ed ha compiuto un allenamento accurato; nelle prove ha tenuto gelosamente nascoste le sue possibilità, che sono quindi una incognita, ma non dovrebbero rivelarsi tal di soppiantare decisamente il pronostico che vuole vittorioso un italiano su macchina italiana.

# OLIVETTI

Portatile

Ing. C. OLIVETTI & C. - S. A.  
IVREA (Aosta)



# Elenco ufficiale dei Concorrenti

Ogni giro misura Km. 36.500

Inizio del

N.	CONCORRENTE	MACCHINA	QUADRO DEI TEMPI				
			1° Giro	2° Giro	3° Giro	4° Giro	5° Giro

## CLASSE 175

Giri 5 pari a Km. 182.500

Record precedente: percorso totale in ore 2,11'58 alla media di Km. 66.373 - Giro più veloce in 32'20"<sup>1/5</sup> alla media di Km. 67.724

5	Alberti Raffaele	Benelli					
6	Lama Francesco	M. M.					
7	Rossetti Amilcare	Benelli					
8	Serafini Dorino	M. M.					

## CLASSE 250

Giri 5 pari a Km. 182.500

Record precedente: percorso totale in ore 2,39'05" alla media di Km. 68.831 - Giro più veloce in 31'22" alla media di Km. 69.819

14	Tyrell Smith	Rudge					
15	Grieco Nino	Sertum					
16	Manetti Enrico	Galbusera					
17	Pagani Nello	Miller					
18	Brusi Riccardo	Guzzi					
19	X. X.	Guzzi					
20	Mangione Michele	Guzzi					
21	Cavacciuti Celeste	C. F.					
22	Mellors A. E.	New Imperial					

# nti al XII Circuito del Lario

partenze ore II

Ogni giro misura Km. 36.500

N.	CONCORRENTE	MACCHINA	QUADRO DEI TEMPI					
			1° Giro	2° Giro	3° Giro	4° Giro	5° Giro	6° Giro

## CLASSE 350

Giri 6 pari a Km. 219

Record precedente: percorso totale in ore 3,01'58"<sup>11</sup>/<sub>5</sub> alla media di Km. 72.209 - Giro più veloce in 29'40 alla media di Km. 73.820

30	Pigorini Aldo	Rudge							
31	Consonni Giuseppe	Rudge							
32	Girotto Silvio	Norton							
33	Secchi Silvestro	Velocette							

## CLASSE 500

Giri 6 pari a Km. 219

Record precedente: percorso totale in ore 3,03'50"<sup>11</sup>/<sub>5</sub> alla media di Km. 71.476 - Giro più veloce in 29'55"<sup>3</sup>/<sub>5</sub> alla media di Km. 73.178

38	Tenni Omobono	Guzzi							
39	Bandini Terzo	Guzzi							
40	Susini Federico	Bianchi							
41	X. X.	Gilera							
42	Spaggiari Gino	Norton							
43	Ghersì Mario	Gilera							
44	X. X.	Rudge							
45	Aldrighetti Giordano	Rudge							
46	Colabattisti Mario	Rudge							
47	Colombo Mario	Bianchi							
48	Fumagalli Carlo	Bianchi							
49	Moretti Amilcare	Guzzi							
50	Garettoni Giuseppe	Calthorpe							



# Le **SERTUM**

## **sempre vittoriose**

Alcune delle ultime importanti affermazioni:

### GARA DI REGOLARITA' VELOCE

Voghera - 10 Giugno XII - la

## **SERTUM I<sup>a</sup> ASSOLUTA**

si aggiudica definitivamente il **TROFEO** e la **COPPA CAVAGNA**

### GARA DELLE "24 ORE,"

23-24 Giugno XII

## **8 SERTUM ARRIVATE**

si aggiudicano il **TROFEO CATTANEO** e la **COPPA DI ECCELLENZA**

### GARA DI VELOCITA' IN SALITA

Trento - 29 Giugno XII - la

## **SERTUM 250 V.T. I<sup>a</sup> ASSOLUTA**

conquista con una strepitosa vittoria l'ambitissima **TARGA BONMASSAR**  
battendo anche **tutte** le macchine di cilindrata 500, speciali da corsa,  
e stabilendo il nuovo record della gara.

**GOMME PIRELLI**

PROD. ITALIANO  
ATTESTATO 204

Prodotto prettamente italiano delle Off. Mecc. **FAUSTO ALBERTI S.A.** - Milano, Viale Certosa 226

# IL LIBRO D'ORO DEL CIRCUITO DEL LARIO

Classifiche complete di tutte le edizioni

## Anno 1921

Categoria 350 cmc.

1. FERGNANI ARISTIDE (Garelli) che ha compiuto il percorso di chilometri 182,500 alla **media di chilometri 47.508** in ore 3.04'23"1/5
2. Rampini Francesco (Garelli) » » 3.23'37"3/5
3. Cocchi Giovanni (Douglas) » » 3.26'42"4/5
4. Gambini Davide (Douglas) » » 3.36'39"
5. Garanzini Oreste (Veros) » » 3.54'27"1/5

GIRO PIU' VELOCE: Visioli Erminio (Garelli), al secondo, in 43'54", alla media di Km. 48,886.

Categoria 500 cmc.

1. VAILATI ERNESTO (Sunbeam) che a compiuto il percorso di chilometri 219 alla **media di chilometri 49,352** in ore 4.26'28"4/5
2. Acerboni Mario (Frera) » » 4.28'28"4/5
3. Dall'Oglio Ottorino (Frera) » » 4.34'29"
4. Premoli Guido (Frera) » » 4.45'54"
5. Catalano Vincenzo (Douglas) » » 4.47'01"1/5
6. Bianchi Rinaldo (Frera) » » 4.50'10"1/5
7. Finzi Fino (A.B.C.) » » 4.55'23"1/5
8. Morabito Luigi (A.B.C.) » » 5.03'36"
9. Gilera Luigi (Frera) » » 5.14'12"
10. Bai Badino Felice (Douglas) » » 5.14'39"
11. Grioni Mario (Gilera) » » 5.16'07"3/5
12. Fieschi Virginio (Gilera) » » 5.19'37"
13. Fortunati De Felice (Gilera) » » 5.23'38"

GIRO PIU' VELOCE: Vailati Ernesto (Sunbeam), al terzo, in 40'12", alla media di Km. 52.

Categoria 750 cmc.

1. FIACCADORI AGIDE (Frera) che ha compiuto il percorso di chilometri 219 alla **media di Km. 44,727** in ore 4.53'46"4/5
2. Spallanzani Romolo (Galloni) » » 4.56'09"3/5
3. Martinengo Ferdinando (Gilera) » » 5.01'18"
4. Tanzi Lazzaro (Motosacoche) » » 5.20'56"
5. Gilera Giuseppe (Gilera) » » 5.26'16"
6. Rava Augusto (Indian) » » 5.45'50"

GIRO PIU' VELOCE: Spallanzani Romolo (Galloni), al quarto, in 43'22"3/5, alla media di Km. 47,500.

Categoria 1000 cmc.

1. RUGGERI AMEDEO (Harley Davidson) che ha compiuto il percorso di Km. 219 alla **media di chilometri 52,222** in ore 4.11'36"4/5
2. Maffei Miro (Indian) » » 4.11'47"2/5
3. Malvisi Domenico (Harley Dav.) » » 4.13'37"1/5
4. Carmine Angelo (Indian) » » 4.39'20"3/5
5. Winkler Edoardo (Harley Dav.) » » 4.44'47"4/5
6. Sironi Ernesto (Indian) » » 4.51'42"4/5
7. Santantonio Angelo (Indian) » » 4.53'45"
8. Nazzaro Biagio (Harley Dav.) » » 5.03'22"3/5

GIRO PIU' VELOCE: Nazzaro Biagio (Harley Davidson) al terzo, in 37'28"3/5, alla media di Km. 58,436.

## Anno 1922

Categoria 500 cmc.

1. VAILATI ERNESTO (Sunbeam) che ha compiuto i Km. 219 del percorso alla **media di Km. 56,545** in ore 3.52'31"
2. Gatti Valentino (Guzzi) » » 3.57'50"1/5
3. Battaglia Gianni (Triumph) » » 4.23'00"4/5
4. Premoli Guido (Frera) » » 4.06'54"1/5
5. Marazzani Attilio (Guzzi) » » 4.07'12"2/5
6. Manetti Enrico (Frera) » » 4.08'25"
7. Finzi Gino (A.B.C.) » » 4.08'52"
8. Cavedagni Mario (A.B.C.) » » 4.13'02"
9. Acerboni Mario (Frera) » » 4.15'00"1/5
10. Soriani Paolo (Frera) » » 4.21'24"4/5
11. Cavedini Mario (Guzzi) » » 4.22'47"4/5
12. Casali Siro (Gilera) » » 4.27'26"3/5
13. Binda Giulio (Sunbeam) » » 4.27'46"3/5
14. Rampini Mario (Guzzi) » » 4.28'39"3/5
15. Visioli Erminio (Sarolea) » » 4.29'53"2/5

GIRO PIU' VELOCE: Vailati Ernesto (Sunbeam), al quinto, in 37'36", alla media di Km. 58,200.

Categoria 350 cmc.

1. GNESE ERNESTO (Garelli), che ha compiuto il percorso di Km. 219 alla **media di Km. 54,179** in ore 4.02'31"3/5
2. Maffei Miro (Motosacoche) » » 4.04'53"
3. Rogai Damiano (A.J.S.) » » 4.07'40"
4. Platé Gigi (Douglas) » » 4.19'05"3/5



† Ruggeri Amedeo  
(1921 H. D. 1000 - 1925 Guzzi 500)



Fiaccadori Agide  
(1921 Frera 750)



Gatti Valentino  
(1923 Guzzi 500)

5. Fieschi Virginio (Douglas) » » 4.19'08''<sup>2/5</sup>  
6. Self Edoardo (Garelli) » » 4.28'42''  
7. Sassi Mario (Douglas) » » 4.46'20''

GIRO PIU' VELOCE: Gnesa Ernesto (Garelli), al quarto, in 37'55'', alla media di Km. 57,700.

11. Saetti Mario (Garelli) » » 4.27'08''<sup>2/5</sup>  
12. Molteni Carlo (Matchless) (f.t.m.) » » 4.40'52''

GIRO PIU' VELOCE: Varzi Achille (Garelli) al quinto, in 35'32'', alla media di Km. 61,042. — Partiti 20, arriv. 12.

## Anno 1923

Categoria 500 cmc.

1. GATTI VALENTINO (Guzzi) che ha compiuto i Km. 219 del percorso alla **media di Km. 61,261** in ore 3.34'29''<sup>2/5</sup>  
2. Poletti Achille (Frera) » » 3.44'19''  
3. Gheri Pietro (Guzzi) » » 3.49'36''<sup>3/5</sup>  
4. Cavadini Mario (Guzzi) » » 3.54'03''  
5. Vanoni Nino (Galloni) » » 3.55'48''<sup>2/5</sup>  
6. Battaglia Gianni (Triumph) » » 3.57'41''  
7. Biondetti Clemente (Galloni) » » 4.00'14''  
8. Casali Siro (Gilera) » » 4.06'24''<sup>3/5</sup>  
9. Cassone Gino (Triumph) » » 4.11'49''  
10. Fieschi Virginio (B.S.A.) » » 4.12'07''  
11. Crippa Giuliano (Triumph) » » 4.13'54''<sup>1/5</sup>  
12. Zam (Sarolea) » » 4.14'32''<sup>3/5</sup>  
13. Crippa Manlio (Triumph) » » 4.15'03''  
14. Richiedi Pietro (New Hudson) » » 4.20'10''  
15. Ripamonti Giovanni (Norton) » » 4.27'20''<sup>1/5</sup>

GIRO PIU' VELOCE: Gheri Pietro (Guzzi), al quinto, in 35'2''<sup>4/5</sup>, alla media oraria di Km. 62,488. — Partiti 31, ritirati 16.

Categoria 350 cmc.

1. VARZI ACHILLE (Garelli) che ha compiuto i Km. 219 del percorso alla **media di Km. 59,894** in ore 3.38'53''<sup>1/5</sup>  
2. Visoli Ermínio (Veros) » » 3.48'44''<sup>1/5</sup>  
3. Mariani Isacco (Garelli) » » 3.54'44''  
4. Fergnani Aristide (Jap-Garanzini) » » 3.55'48''<sup>4/5</sup>  
5. Croci Eros (Garelli) » » 3.57'03''<sup>2/5</sup>  
6. Amici Olindo (Galbai) » » 4.16'29''<sup>3/5</sup>  
7. Vincenzi Giovanni (Maffei) » » 4.17'06''<sup>2/5</sup>  
8. Cavalleri Ettore (Jap-Garanzini) » » 4.17'58''<sup>2/5</sup>  
9. Attolini Gino (Garelli) » » 4.18'53''<sup>4/5</sup>  
10. Ghezzi Stefano (Maeis) » » 4.19'23''<sup>2/5</sup>

Categoria 250 cmc.

1. MAFFEIS Miro (Maffei) che ha compiuto i Km. 146 del percorso alla **media di Km. 53,156** in ore 2.44'7''<sup>4/5</sup>  
2. Visoli Pietro (Hawker) » » 2.51'27''<sup>4/5</sup>  
3. Bavassano Mario (Maffei) » » 3.03'44''<sup>3/5</sup>  
4. Hyronymus Naus (Zuendapp) » » 3.17'56''<sup>4/5</sup>  
5. Lanza Alessandro (Royal Enfield) » » 3.22'00''<sup>4/5</sup>  
6. Garanzini Oreste (Jap-Garanzini) » » 3.31'08''<sup>2/5</sup>  
7. Jori Giacomo (Zuendapp) (f.t.m.) » » 3.39'38''  
8. Ganna Aldo (Ganna) (f.t. m.) » » 3.52'20''<sup>3/5</sup>

GIRO PIU' VELOCE: Maffei Miro (Maffei) al terzo, in 39'16''<sup>4/5</sup>, alla media di Km. 55,753. — Partiti 10, arrivati 8.

## Anno 1924

Categoria 500 cmc.

1. GHERSI PIETRO (Guzzi) che ha compiuto il percorso di Km. 219 alla **media di Km. 67,031** in ore 3.14'17''<sup>1/5</sup>  
2. Mentasti Guido (Guzzi) » » 3.15'15''  
3. Self Edoardo (Norton) » » 3.27'29''<sup>4/5</sup>  
4. Gheri Mario (Guzzi) » » 3.34'45''<sup>2/5</sup>  
5. Acerboni Mario (Frera) » » 3.35'13''<sup>1/5</sup>  
6. Moretti Primo (Frera) » » 3.42'54''<sup>2/5</sup>  
7. Zanchetta Gino (Gilera) » » 3.42'54''<sup>3/5</sup>  
8. Saetti Mario (Sunbeam) » » 3.43'17''<sup>1/5</sup>  
9. Merlo Giuseppe (Frera) » » 3.49'33''<sup>1/5</sup>  
10. Bianchi Nino (Gilera) » » 3.49'37''  
11. Casali Siro (Guzzi) » » 4.04'05''<sup>2/5</sup>

GIRO PIU' VELOCE: Gheri Pietro (Guzzi) al sesto, in 31'58''<sup>3/5</sup>, alla media di km. 68,487. — Partiti 20, ritirati 9.

Categoria 350 cmc.

1. VARZI ANGELO (Sunbeam) che ha compiuto i Km. 219 del percorso alla **media di Km. 60,399** in ore 3.37'33''<sup>1/5</sup>  
2. Gnesa Ernesto (A.J.S.) » » 3.43'09''<sup>4/5</sup>



Fergnani Aristide  
(vincitore 1921 - Garelli 350)



Vallati Ernesto  
(vincitore 1921-1922 - Sunbeam 500)



Gnesa Ernesto  
(vincitore 1922 - Garelli 350)

- |                                    |                  |
|------------------------------------|------------------|
| 3. Prini Ugo (Frera)               | » » 3.46'22''1/5 |
| 4. Mariani Isacco (Garelli)        | » » 3.49'43''2/5 |
| 5. Fergnani Aristide (Bianchi)     | » » 3.54'19''    |
| 6. Anzuelli Ezio (Galloni)         | » » 3.55'59''3/5 |
| 7. Manetti Enrico (Galloni)        | » » 3.58'08''    |
| 8. Tagliabue Giov. (Jap-Garanzini) | » » 3.58'31''4/5 |
| 9. Raggi Olindo (A.J.S.)           | » » 3.59'41''3/5 |
| 10. Garanzini Francesco (M.F.G.)   | » » 4.05'24''1/5 |
| 11. Cagna Giuseppe (Jap-Garanzini) | » » 4.10'50''2/5 |
| 12. Nuvolari Tazio (Bianchi)       | » » 4.15'33''4/5 |
| 13. Rattalino Dom. (Jap-Garanzini) | » » 4.15'52''4/5 |

GIRO PIU' VELOCE: *Varzi Angelo* (Sunbeam), il primo, in 35'53''1/5, alla media di Km. 61,925. — Partiti 18, ritirati 5.

Categoria 250 cmc.

- |  |                     |
|--|---------------------|
| 1. MAFFEIS MIRO (Maffeis) che ha compiuto il percorso di Km. 219 alla <b>media di Km. 55,606</b> | in ore 3.58'52''4/5 |
| 2. Rava Augusto (Galloni)  | » » 4.04'05''3/5    |
| 3. Panella Alfredo (Galloni)   | » » 4.15'30''       |
| 4. Ganna Aldo (Ganna)  | » » 4.21'41''3/5    |
| 5. Vaga Mario (Maffeis)  | » » 4.23'42''       |
| 6. Turri Alberto (Jap-Garanzini)   | » » 4.32'31''       |
| 7. Cavedini Mario (Maffeis)  | » » 4.34'41''2/5    |
| 8. Amici Olindo (Zuendapp)   | » » 4.52'48''1/5    |
| 9. Maiorani Angelo (Taveggia) (f.t.m.)   | » » 4.55'38''4/5    |

GIRO PIU' VELOCE: *Maffeis Miro* (Maffeis), al sesto, in 38'13''2/5, alla media di km. 57,294. Partiti 15, ritirati 6.

Anno 1925

Categoria 500 cmc.

- |  |                     |
|--|---------------------|
| 1. RUGGERI AMEDEO (Guzzi) che ha compiuto il percorso di Km. 219 alla <b>media di Km. 64,023</b> | in ore 3.25'14''1/5 |
| 2. Saetti Mario (Norton)   | » » 3.28'55''2/5    |
| 3. Prini Ugo (Guzzi)   | » » 3.29'03''4/5    |
| 4. Gherzi Pietro (Guzzi)   | » » 3.22'32''1/5    |
| 5. Corti Guido (Guzzi)   | » » 3.34'54''2/5    |
| 6. Premoli Guido (Sarolea)   | » » 3.42'15''3/5    |
| 7. Bandini Terzo (Sarolea)   | » » 3.50'09''3/5    |

- |                                     |                  |
|-------------------------------------|------------------|
| 8. Capitani Ernesto (Jap-Garanzini) | » » 4.00'18''2/5 |
| 9. Gilera Luigi (Gilera)            | » » 4.03'53''1/5 |

GIRO PIU' VELOCE: *Gherzi Pietro* (Guzzi), al secondo, in 32'44''3/5 alla media di Km. 66,881.

Categoria 350 cmc.

- |  |                  |
|--|------------------|
| 1. NUVOLARI TAZIO (Bianchi) che ha compiuto il percorso di Km. 219 alla <b>media di Km. 63,233</b> | in ore 3.27'48'' |
| 2. <i>Gherzi Mario</i> (Frera)   | » » 3.31'32''3/5 |
| 3. Raggi Olindo (A.J.S.)   | » » 3.32'18''3/5 |
| 4. Self Edoardo (Bianchi)  | » » 3.32'28''1/5 |
| 5. Cavalleri Attilio (A.J.S.)  | » » 3.34'08''1/5 |
| 6. Marchi Luigi (Frera)  | » » 3.38'30''1/5 |
| 7. Manetti Enrico (Frera)  | » » 3.39'51''4/5 |
| 8. Zanchetta Gino (B.S.A.)   | » » 3.47'36''    |
| 9. Barsanti Mario (Dot)  | » » 3.48'27''    |
| 10. Riva Valerio (Bianchi)   | » » 3.49'44''2/5 |
| 11. Maffeis Miro (Bianchi)   | » » 4.06'38''3/5 |

GIRO PIU' VELOCE: *Nuvolari Tazio* (Bianchi) al terzo, in 33'35''3/5 alla media di Km. 65,191.

Categoria 250 cmc.

- |  |                     |
|--|---------------------|
| 1. BIANCHI NINO (Ariel) che ha compiuto i Km. 219 del percorso alla <b>media di Km. 60,560</b> | in ore 3.37'45''2/5 |
| 2. <i>Panella Alfredo</i> (Galloni)  | » » 3.42'11''3/5    |
| 3. Bottoni Emilio (Jap-Garanzini)  | » » 4.03'40''       |
| 4. Coriolani Augusto (Galloni)   | » » 4.06'30''2/5    |
| 5. Ghezzi Stefano (Velocette)  | » » 4.13'04''3/5    |
| 6. Sansilvestri R. (Jap-Garanzini)   | » » 4.21'40''3/5    |
| 7. Marazzani Carlo (Miller 175)  | » » 4.23'42''3/5    |

GIRO PIU' VELOCE: *Bianchi Nino* (Ariel), al sesto, in 35'35''2/5 alla media di Km. 61,534.

Anno 1926

Categoria 500 cmc.

- |   |                     |
|---|---------------------|
| 1. GHERSI PIETRO (Guzzi) che ha compiuto i Km. 219 del percorso alla <b>media di Km. 68,560</b> | in ore 3.11'31''4/5 |
| 2. <i>Varzi Achille</i> (Sunbeam)   | » » 3.20'00''       |
| 3. Colombo Mario (Frera)  | » » 3.24'21''       |

# 14



sono le lavorazioni che subisce ciascuno dei pezzi componenti le CATENE A RULLI di marca

## “DIAMOND”

che rappresentano l'ultima parola della tecnica costruttiva per le loro doti di

### Scorrevolezza

derivante dalla perfetta e continua circolazione del lubrificante in ogni pezzo, in virtù dello speciale disegno e montaggio degli elementi

### Robustezza

dovuta agli acciai speciali (al nickel-cromo e nickel-molibdeno) impiegati ed ai trattamenti di tempera, cementazione e laminazione fatti al materiale

### Resistenza alla trazione

derivante dalla solidità dei singoli elementi e soprattutto dalla resistenza delle piastrine all'allungamento e dei rulli alle rotture.

PER QUESTE QUALITÀ' LE CATENE DI MARCA “DIAMOND”

**DURANO DI PIÙ**

**E COSTANO QUINDI PROPORZIONALMENTE MENO**

WEISS & STABILINI - MILANO - VIA SETTEMBRINI 9 - TEL. 25.541 e 20.324



Varzi Achille  
(1923 Garelli 350 - 1928 Bianchi 350  
1929 Sunbeam 500)



Maffei Miro  
(1923-1924 Maffei 250)



Gherzi Pietro  
(1924 e 1926 Guzzi 500)

- |                               |                  |
|-------------------------------|------------------|
| 4. Cavalleri Attilio (A.J.S.) | » » 3.26'55" 4/5 |
| 5. Zaro Giusto (Gilera)       | » » 3.33'25"     |
| 6. Moretti Primo (Guzzi)      | » » 3.39'10" 2/5 |
| 7. Vanoni Nino (Sarolea)      | » » 3.40'09" 2/5 |
| 8. Frontini Giuseppe (Frera)  | » » 3.43'02"     |

GIRO PIU' VELOCE: Gherzi Pietro (Guzzi) al primo, in 31'23" 2/5, alla media di Km. 69,767.

Categoria 350 cmc.

- |  |                  |
|--|------------------|
| 1. NUVOLARI TAZIO (Bianchi) che ha compiuto i Km. 219 del percorso alla <b>media di Km. 64,490</b> | in ore 3.23'45"  |
| 2. Gherzi Mario (Bianchi)  | » » 3.32'22" 3/5 |
| 3. Maffei Miro (Bianchi)   | » » 3.39'02" 1/5 |
| 4. Acerboni Mario (Frera)  | » » 3.46'41"     |
| 5. Cantarini Carlo (Harley Dav.)   | » » 3.48'14" 1/5 |
| 6. Mariani Luigi (Rex-Acme)  | » » 3.49'26"     |

GIRO PIU' VELOCE: Gherzi Mario (Bianchi), al primo, in 33'30" alla media di Km. 66,263.

Categoria 250 cmc.

- |  |                  |
|--|------------------|
| 1. PRINI UGO (Guzzi) che ha compiuto il percorso di Km. 219 all'a <b>media di Km. 65,765</b> | in ore 3.19'51"  |
| 2. Saetti Mario (Guzzi)  | » » 3.30'18"     |
| 3. Bianchi Nino (Galloni)  | » » 3.31'30"     |
| 4. Panella Alfredo (Galloni)   | » » 3.41'36"     |
| 5. Centenara Carlo (Maffei)  | » » 3.56'32" 2/5 |

GIRO PIU' VELOCE: Prini Ugo (Guzzi) al terzo, in 32'34" 4/5, alla media di Km. 67,219.

Categoria 175 cmc.

- |   |                  |
|---|------------------|
| 1. MANETTI ENRICO (Ancora) che ha compiuto i Km. 182,500 del percorso alla <b>media di Km. 58,289</b> | in ore 3.07'47"  |
| 2. Carena Carlo (Ancora)  | » » 3.19'12"     |
| 3. Moroni Fausto (Miller)   | » » 3.21'19" 4/5 |
| 4. Moretti Amilcare (Miller)  | » » 3.37'13"     |
| 5. Vincenzi Giovanni (Maffei)   | » » 3.40'36" 4/5 |



Zini Primo  
(1929 G.D. 175)



Bianchi Nino  
(1925 Ariel 250)



Manetti Enrico  
(1926 Ancora 175)

**AVETE**

dalla vostra motocicletta tutte le soddisfazioni

?

**NOTATE**

che essa forma l'ammirazione entusiastica di chiunque la osservi e la esamini con cura

?

**TROVATE**

che si tratta di una macchina di gran lusso munita del miglior motore del mondo, resistente, sicura e confortevole a tutta prova

?

**E allora non c'è dubbio: la vostra motocicletta è una**

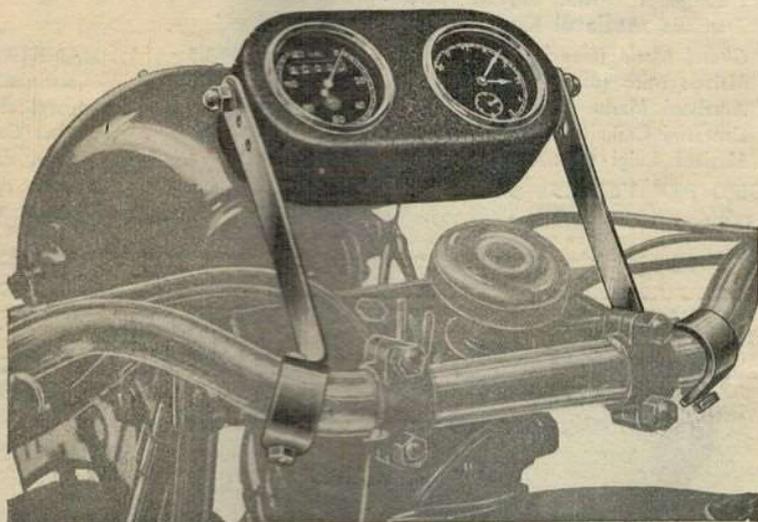
**Gomme  
Dunlop**

**GANNA**

ACCOMANDITA LUIGI GANNA & C. - VARESE

**VDO**

LA  
MARCHIA  
MONDIALE



**TACHIMETRI ED OROLOGI DI PRECISIONE  
QUADRETTI SPECIALI PER OGNI MACCHINA**

**FRANCESCO HEUSINGER** - Piazzale Marengo, 6 - Telef. 84-708 - **MILANO**



† Arcangeli Luigi  
(1927 Sunbeam 500)



Benelli Tonino  
(1927-28-30 Benelli 175)



Colombo Mario  
(1928 Sunbeam 500)

- |                           |                    |
|---------------------------|--------------------|
| 6. Vaga Mario (Maffeis)   | in ore 3.43'30"4/5 |
| 7. Sbaiz Antonio (Miller) | » » 3.44'17"3/5    |
| 8. Saini Carlo (Mas)      | » » 3.45'27"       |

GIRO PIU' VELOCE: *Manetti Enrico* (Ancora), dal quinto, in 37'9", alla media di Km. 58,959.

## Anno 1927

Categoria 500 cmc.

- |   |                    |
|---|--------------------|
| 1. ARCANGELI LUIGI (Sunbeam) che ha compiuto il percorso di Km. 219 alla <b>media di Km. 66,626</b> | in ore 3.17'13"2/5 |
| 2. Corti Guido (Guzzi)  | » » 3.17'31"3/5    |
| 3. Gatti Valentino (Guzzi)  | » » 3.23'30"       |
| 4. Ruggeri Amedeo (Frera)   | » » 3.27'33"2/5    |
| 5. Zanchetta Gino (B.S.A.)  | » » 3.34'15"2/5    |
| 6. Gilera Luigi (Gilera)  | » » 3.42'23"       |
| 7. Grana Rosolino (Gilera)  | » » 3.44'41"       |

GIRO PIU' VELOCE: *Varzi Achille* (Guzzi), al primo, in 31'39", alla media di Km. 69,194.

Categoria 350 cmc.

- |  |                 |
|--|-----------------|
| 1. NUVOLARI TAZIO (Bianchi) che ha compiuto il percorso di Km. 219 alla <b>media di Km. 66,419</b> | in ore 3.17'50" |
| 2. Moretti Amilcare (Bianchi)  | » » 3.27'08"    |
| 3. Marchi Emilio (Bianchi)   | » » 3.39'37"2/5 |
| 4. Galli Annibale (Frera)  | » » 3.41'47"    |

GIRO PIU' VELOCE: *Nuvolari Tazio* (Bianchi) al primo, in 32'8", alla media di Km. 68,163.

Categoria 250 cmc.

- |   |                    |
|---|--------------------|
| 1. PRINI UGO (Guzzi) che ha compiuto il percorso di Km. 219 alla <b>media di Km. 63,418</b> | in ore 3.27'11"4/5 |
| 2. Geissler Orth (Guzzi)  | » » 3.53'53"3/5    |

GIRO PIU' VELOCE: *Prini Ugo* (Guzzi) al primo, in 33'40"2/5 alla media di Km. 65,061.

Categoria 175 cmc.

- |   |
|---|
| 1. BENELLI TONINO (Benelli) che ha compiuto il percorso di chilome- |
|---|



Piana Gualtiero  
(1928 Piana 250)



Tigli Amedeo  
(1928 M.M. 125)



Varzi Angelo  
(1924 Sunbeam 350)

# LINX

la macchina che s'impone per

**eleganza  
stabilità  
robustezza**

•  
Costruita in Italia coi migliori motori e i migliori materiali dell'industria motociclistica mondiale

•  
Venduta a prezzi eccezionalmente convenienti da una organizzazione commerciale di primissimo ordine

#### RAPPRESENTANTI:

ALESSANDRIA - Toletti Giacomo - Via Dante, 29  
BERGAMO - Dall'Àra Urb. - Via Borgo Palazzo, 28  
BIELLESE - Silvio Gioia - Trivero  
BOLOGNA - Piattesi Giovanni - P.zza 8 Agosto, 23  
BOLZANO - Perincioli Giuseppe - V.le Venezia, 3  
BRESCIA - Moroni Guido - Via Frat. Ugoni, 20  
CUNEO - Reineri Luigi - Via Franc. Crispi, 20  
FIRENZE - Ugo Puni - Via Senese, 2  
GENOVA - Zoppoli F.ppo - Via Monte Grappa, 9  
MESTRE - Borsatto Umberto - Via Giustizia  
MILANO - Inglesi Mario - Via Padova, 74  
NAPOLI - Borghese Vincenzo - Via F. Gioia, 27  
PINEROLO - Gilli Battista - Via Saluzzo, 5  
ROMA - ns. Filiale - Via Manin, 71  
VERONA - Gerosa & Zanini - Vicolo San Silvestro, 27

**Soc. An. MOTO LINX**

Via G. Camerana, 16 - Telefono 47-847

**TORINO**

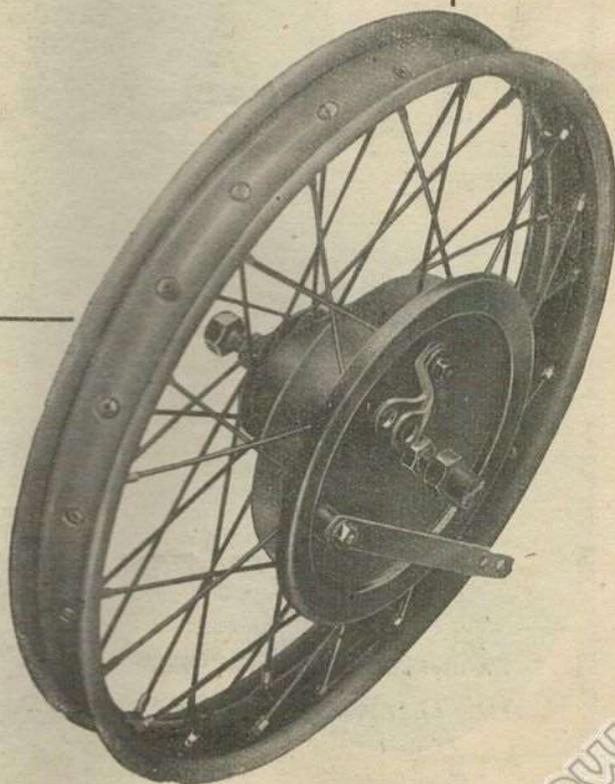
# ASTHON

Le ruote **ASTHON** rappresentano una garanzia di più per la vostra macchina

*Preferitele!*

*Esigetetele!*

**S. A. BARUFFALDI & C.**  
Via Morosini, 12  
Telefono 52-796  
**MILANO**



tri 182,500, alla **media di chilometri 59,317**

- |                                      |                  |
|--------------------------------------|------------------|
| 2. <i>Brusi Riccardo</i> (Benelli)   | in ore 3.02'45"  |
| 3. <i>Pizzioli Armando</i> (Benelli) | » » 3.03'56" 2/5 |
| 4. <i>Alberti Raffaele</i> (Ancora)  | » » 3.06'06" 2/5 |
| 5. <i>Moroni Fausto</i> (Miller)     | » » 3.08'25"     |
|                                      | » » 3.32'24"     |

**GIRO PIU' VELOCE:** *Bianchi Nino* (Bianchi) al secondo, in 35'45" 4/5, alla media di Km. 61,236.

## Anno 1928

Categoria 500 cmc.

- |  |                  |
|--|------------------|
| 1. <b>COLOMBO MARIO</b> (Sunbeam) che ha compiuto il percorso di Km. 219 alla <b>media di Km. 68,180</b> | in ore 3.12'43"  |
| 2. <i>Zaro Giusto</i> (Gilera)   | » » 3.20'48"     |
| 3. <i>Self Edoardo</i> (Sarolea)   | » » 3.21'32" 4/5 |
| 4. <i>Lagorio Guglielmo</i> (Norton)   | » » 3.21'40" 1/5 |
| 5. <i>Sanvito Ferrante</i> (Frera)   | » » 3.27'51"     |
| 6. <i>Moretti Primo</i> (Guzzi)  | » » 3.30'18" 1/5 |
| 7. <i>Castagno Teresio</i> (Della Ferrera)   | » » 3.31'04"     |
| 8. <i>Opessi Pierino</i> (Triumph)   | » » 3.31'56"     |
| 9. <i>Quattrocchi Luigi</i> (Guzzi)  | » » 3.36'34"     |

**GIRO PIU' VELOCE:** *Gherzi Pietro* (Sunbeam), al secondo, in 30'58", alla media oraria di Km. 70,698.

Categoria 350 cmc.

- |  |                     |
|--|---------------------|
| 1. <b>VARZI ACHILLE</b> (Bianchi) che ha compiuto il percorso di Km. 219 alla <b>media di Km. 68,701</b> | in ore 3.11'15" 4/5 |
| 2. <i>Moretti Amilcare</i> (Bianchi)   | » » 3.13'17" 1/5    |
| 3. <i>Nuvolari Tazio</i> (Bianchi)   | » » 3.15'00" 1/5    |
| 4. <i>Battaglia Gianni</i> (Sunbeam)   | » » 3.17'35" 1/5    |

- |                                       |                     |
|---------------------------------------|---------------------|
| 5. <i>Cavalleri Attilio</i> (A.J.S.)  | in ore 3.18'18" 1/5 |
| 6. <i>Barsanti Mario</i> (Chater Lea) | » » 3.24'39" 2/5    |

**GIRO PIU' VELOCE:** *Nuvolari Tazio* (Bianchi), al terzo, in 31'04", alla media oraria di Km. 70,478.

Categoria 250 cmc.

- |  |                     |
|--|---------------------|
| 1. <b>PIANA GUALTIERO</b> (Piana) che ha compiuto i Km. 219 del percorso alla <b>media di Km. 61,240</b> | in ore 3.33'50" 1/5 |
| 2. <i>Moradei Mario</i> (Piana)  | » » 3.36'05" 1/5    |
| 3. <i>Cimatti Arrigo</i> (Guzzi)   | » » 3.37'37"        |
| 4. <i>Benelli Nello</i> (Piana)  | » » 3.41'42" 1/5    |
| 5. <i>Raccagni Ugo</i> (Guzzi)   | » » 3.48'42"        |

**GIRO PIU' VELOCE:** *Piana Gualtiero* (Piana), al quinto, in 34'59", alla media oraria di Km. 62,577.

Categoria 175 cmc.

- |   |                     |
|---|---------------------|
| 1. <b>BENELLI TONINO</b> (Benelli) che ha compiuto il percorso di chilometri 182,500, alla <b>media di Km. 64,136</b> | in ore 2.50'43" 4/5 |
| 2. <i>Zanchetta Gino</i> (Bianchi)  | » » 2.54'39" 4/5    |
| 3. <i>Brusi Riccardo</i> (Benelli)  | » » 2.56'44" 2/5    |
| 4. <i>Panella Alfredo</i> (Ladetto e Blatto)  | » » 3.12'47" 4/5    |
| 5. <i>Saini Camillo</i> (Ancora)  | » » 3.15'03" 1/5    |
| 6. <i>Andreani Giuseppe</i> (Masserini)   | » » 3.32'49" 1/5    |

**GIRO PIU' VELOCE:** *Benelli Tonino* (Benelli), al quarto, in 34'00" 1/5, alla media di Km. 64,405.

Categoria 125 cmc.

- |  |                     |
|--|---------------------|
| 1. <b>TIGLI AMEDEO</b> (M.M.) che ha compiuto i km. 146 del percorso alla <b>media di Km. 59,853</b> | in ore 2.26'21" 3/5 |
| 2. <i>Mariani Enrico</i> (M.M.)  | » » 2.32'33" 1/5    |



# MATCHLESS

DUE PRODOTTI INEGUAGLIABILI  
OVUNQUE PREFERITI DAI  
TURISTI E DAGLI  
SPORTIVI

LE MOTOCICLETTE PIÙ PERFEZIONATE E  
PIÙ CONVENIENTI DELL'INDUSTRIA INGLESE

Agente Generale per l'Italia:  
**Vittorio Grilli & C. (1933)**  
MILANO - Via Paganini, 2

# Excelsior

trionfatrice nel "GRAN PREMIO DI DIEPPE", (cat. 250) con  
**MELLORS PRIMO** alla media di Km. 102,034

# ASTORIA



l'aristocrazia della moto

**250 c.c.**  
sport

**500 c.c.**  
spd

**500 c.c.**  
supersport

**Soc. An. FIESCHI e C.**  
VIALE CONI ZUGNA N. 41  
TELEFONO N. 32-500 - **MILANO**

# CHAMPION

*Sicurezza di  
funzionamento*



*Massimo  
rendimento*

per moto normali a valvole laterali usate il tipo 17  
" " spinte " " " " " " 16  
" " a valvole in testa " " " " R1



Bandini Terzo  
(1930-31 Rudge 500)



Pignorini Aldo  
(1931 Velocette 350)



Alberti Raffaele  
(1931 Ancora 175)

- |                              |                    |
|------------------------------|--------------------|
| 3. Alberti Raffaele (Orione) | in ore 2.32'46"4/5 |
| 4. Prina Aldo (Vassena)      | » » 2.46'09"4/5    |
| 5. De Salvo Franco (G.D.)    | » » 2.53'23"1/5    |
| 6. Bordone Giacomo (G.D.)    | » » 3.16'31"1/5    |

GIRO PIU' VELOCE: Mariani Enrico (M.M.), al primo, in 36'22"4/5, alla media di km. 60,107.

## Anno 1929

Categoria 500 cmc.

- |   |                    |
|---|--------------------|
| 1. VARZI ACHILLE (Sunbeam) che ha compiuto il percorso di chilometri 219 alla <b>media di chilometri 68,145</b> | in ore 3.12'49"2/5 |
| 2. Bandini Terzo (Rudge)  | » » 3'13'11"       |
| 3. Broggi Giovanni (Frera)  | » » 3.20'39"2/5    |
| 4. Colombo Mario (Sunbeam)  | » » 3.21'17"       |
| 5. Lanfranconi Elio (Triumph)   | » » 3.25'42"2/5    |
| 6. Arcangeli Luigi (Motosacche)   | » » 3.27'36"       |
| 7. Grana Rosolino (Gilera)  | » » 3.28'25"       |
| 8. Aldrighetti Giordano (New Hudson)  | » » 3.34'13"       |

GIRO PIU' VELOCE: Varzi Achille (Sunbeam), il sesto, in 31'9"4/5 alla media di km. 70,274.

Categoria 350 cmc.

- |  |                 |
|--|-----------------|
| 1. NUVOLARI TAZIO (Bianchi) che ha compiuto il percorso di chilometri 219 alla <b>media di chilometri 69,479</b> | in ore 3.09'09" |
| 2. Macchi Luigi (Frera)  | » » 3.19'26"    |
| 3. Alberti Raffaele (Frera)  | » » 3.41'30"    |
| 4. Pignorini Aldo (Nagas e Ray)  | » » 3.41'43"    |
| 5. Utano Alberto (Frera)   | » » 3.49'28"    |

GIRO PIU' VELOCE: Nuvolari Tazio (Bianchi), il quinto, in 30'59"3/5, alla media di km. 70,600.

Categoria 250 cmc.

- |   |                    |
|---|--------------------|
| 1. PRINI UGO (Guzzi) che ha compiuto il percorso di km. 219 alla <b>media di Km. 64,408</b> | in ore 3.24'00"3/5 |
| 2. Fumagalli Carlo (Ariel)  | » » 3'30'11"       |
| 3. Villa Oreste (Guzzi)   | » » 3.31'13"2/5    |
| 4. Ferrario Pierino (Guzzi)   | » » 3.35'52"       |
| 5. Manetti Enrico (Frera)   | » » 3.42'06"       |
| 6. Crippa Manlio (Guzzi)  | » » 3.51'18"       |

GIRO PIU' VELOCE: Prini Ugo (Guzzi), il primo, in 33'1"4/5, alla media di km. 66,303.

Categoria 175 cmc.

- |   |                    |
|---|--------------------|
| 1. ZINI PRIMO (G.D.) che ha compiuto il percorso di km. 219 alla <b>media di Km. 50,057</b> | in ore 4.22'30"3/5 |
|---|--------------------|
- GIRO PIU' VELOCE: Brusi Armando (Benelli), il secondo, in 33'39"1/5, alla media di km. 65,075.

## Anno 1930

Categoria 500 cmc.

- |   |                 |
|---|-----------------|
| 1. BANDINI TERZO (Rudge) che ha compiuto il percorso di km. 219 alla <b>media di Km. 70,441</b> | in ore 3.06'22" |
| 2. Broggi Giovanni (Frera)  | » » 3.11'44"    |
| 3. Lanfranconi Elio (Norton)  | » » 3.21'19"    |
| 4. Gilera Luigi (Gilera)  | » » 3.21'25"    |

GIRO PIU' VELOCE: Cavalieri (Rudge), il primo, in 30'13" e 4/5, alla media di km. 72,444.

Categoria 350 cmc.

- |  |                 |
|--|-----------------|
| 1. NUVOLARI TAZIO (Bianchi) che ha compiuto il percorso di chilometri 219 alla <b>media di chilometri 72,209</b> | in ore 3.01'58" |
| 2. Ghersi Mario (Velocette)  | » » 3.02'54"    |
| 3. Toni (A.J.S.)   | » » 3.14'14"    |
| 4. Macchi Luigi (Frera)  | » » 3.15'33"    |
| 5. Zaro Giusto (Frera)   | » » 3.33'40"    |

GIRO PIU' VELOCE: Nuvolari Tazio (Bianchi), il sesto, in 29'40", alla media di km. 73,820.

Categoria 250 cmc.

- |   |                 |
|---|-----------------|
| 1. PRINI UGO (Guzzi) che ha compiuto il percorso di km. 182,500 alla <b>media di Km. 68,120</b> | in ore 2.40'40" |
| 2. Panella Alfredo (Guzzi)  | » » 2.50'17"    |
| 3. Villa Oreste (Guzzi)   | » » 2.59'49"    |
| 4. Panarello Mario (Ariel)  | » » 3.11'16"    |
| 5. Brusi Riccardo (Guzzi)   | » » 3.28'08"    |

GIRO PIU' VELOCE: Prini Ugo (Guzzi), il secondo, in 31'43"2/5, alla media di km. 69,034.

Categoria 175 cmc.

- |  |                 |
|--|-----------------|
| 1. BENELLI TONINO (Benelli), che<br>a compiuto il percorso di chi-<br>lometri 146 alla <b>media di chi-<br/>lometri 66,373</b> | in ore 2.11'58" |
| 2. Alberti Raffaele (Ancora)   | » » 2.17'01"    |
| 3. Baschieri Carlo (Benelli)   | » » 2.18'15"    |
| 4. Winkler (D.K.W.)  | » » 2.31'01"    |
| 5. Cavacciuti Celeste (C.F.)   | » » 2.38'00"    |
| 6. Maffei Miro (Amboldi)   | » » 2.42'10"    |
| 7. Da Prato (C.F.)   | » » 2.49'48"    |

GIRO PIU' VELOCE: Benelli Tonino (Benelli), il secondo, in 32'20"1/5, alla media di km. 67,724.

## Anno 1931

Categoria 500 cmc.

- |   |                    |
|---|--------------------|
| 1. BANDINI TERZO (Rudge) che ha<br>compiuto il percorso di km. 219<br>alla <b>media di Km. 71,476</b> | in ore 3.03'50"1/5 |
| 2. Colombo Mario (Sunbeam)  | » » 3.04'03"4/5    |
| 3. Lanfranconi (Sunbeam)  | » » 3.18'37"2/5    |
| 4. Sandri G. (N.S.U.)   | » » 3.20'45"2/5    |
| 5. Fieschi Virginio (Miller)  | » » 3.26'44"       |
| 6. Consonni (Sunbeam)   | » » 3.34'55"       |

GIRO PIU' VELOCE: Bandini Terzo (Rudge), il sesto, in 29'55"3/5, alla media di km. 73,178.

Categoria 350 cmc.

- |  |                    |
|--|--------------------|
| 1. PIGORINI ALDO (Velocette) che<br>ha compiuto il percorso di chilo-<br>metri 219 alla <b>media di Km. 69,867</b> | in ore 3.08'04"1/5 |
| 2. Gherzi Mario (Rudge)  | » » 3.09'14"       |
| 3. Tenni Omobono (A.J.S.)  | » » 3.09'39"2/5    |
| 4. Fumagalli Carlo (Miller)  | » » 3.10'27"       |
| 5. Cerato Guido (Rudge)  | » » 3.17'36"2/5    |
| 6. Rossetti Amilcare (Velocette)   | » » 3.30'28"2/5    |
| 7. Chiesa U. (Rudge)   | » » 3.41'33"       |
| 8. Fantuzzi (Velocette)  | » » 3.42'25"       |

GIRO PIU' VELOCE: Pigorini Aldo (Velocette), il sesto, in 30'45"3/5, alla media di km. 71,196.

Categoria 250 cmc.

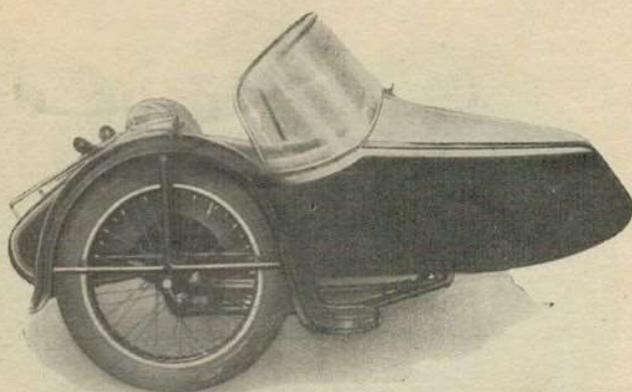
- |   |                 |
|---|-----------------|
| 1. PRINI UGO (Guzzi) che ha com-<br>piuto il percorso di km. 182,500<br>alla <b>media di Km. 68,831</b> | in ore 2.39'05" |
| 2. Brusi Riccardo (Guzzi)   | » » 2.42'40"3/5 |
| 3. Panella Alfredo (Guzzi)  | » » 2.55'00"3/5 |
| 4. Bosco A. (Ariel)   | » » 2.56'09"    |
| 5. Gobetti G. (Guzzi)   | » » 3.14'08"4/5 |

GIRO PIU' VELOCE: Prini Ugo (Guzzi), il primo, in 31'22", alla media di km. 69,819.

Categoria 175 cmc.

- |  |                    |
|--|--------------------|
| 1. ALBERTI RAFFAELE (Ancora) che<br>ha compiuto il percorso di chi-<br>lometri 144, alla <b>media di chi-<br/>lometri 63,404</b> | in ore 2.18'09"3/5 |
| 2. Saini Camillo (Miller)  | » » 2.22'21"4/5    |
| 3. Cavacciuti Celeste (C.F.)   | » » 2.31'11"3/5    |
| 4. Balagna Eugenio (Piazza)  | » » 2.45'50"1/5    |
| 5. Mandelli Cipriano (Casoli)  | » » 3.32'00"       |

GIRO PIU' VELOCE: Tonino Benelli (Benelli), il primo, in 33'18"2/5, alla media di km. 65,752.



**SMIT**

Sidecar Moderno Italiano  
**TORINO**

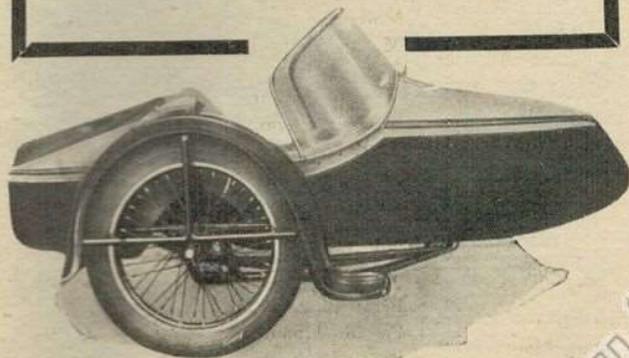
**PAOLO PARRI**

Via Ormea, 124

◆  
Sempre i modelli più  
nuovi ed eleganti, nor-  
mali, gran turismo,  
sport, gran sport, per  
tutte le moto di ogni  
marca e cilindrata.

**SPECIALITÀ**

siluri, sospensioni elastiche alla  
ruota del carrozino, capotes,  
parabrise, bauletti,  
portabagagli



# Le classifiche delle varie marche che parteciparono al Circuito del Lario

<b>Amboldi</b>	1930 —	1. Benelli Tonino. 3. Baschieri Carlo.	1929 — 350 cmc. -	2. Macchi Luigi. 3. Alberti Raffaele. 5. Mario Alberto.
1930 — 175 cmc. -			500 cmc. -	3. Broggi Giovanni.
<b>Ancora</b>		<b>B.S.A.</b>	1930 —	2. Broggi Giovanni.
1926 — 175 cmc. -	1. Manetti Enrico. 2. Carena Carlo.	1923 — 500 cmc. -	350 cmc. -	4. Macchi Luigi. 5. Zaro Giusto.
1927 —	4. Alberti Raffaele.	1925 — 350 cmc. -		
1928 —	5. Saini Camillo.	1927 — 500 cmc. -		
1930 —	2. Alberti Raffaele.	<b>Casoli</b>		<b>Guzzi</b>
1931 —	1. Alberti Raffaele.	1931 — 175 cmc. -		1922 — 500 cmc. -
<b>Ariel</b>		<b>Chater-Lea</b>		2. Gatti Valentino. 5. Marazzani Attilio. 11. Cavedini Mario. 14. Rampini Mario.
1925 — 250 cmc. -	1. Bianchi Nino.	1928 — 350 cmc. -		1923 —
1929 —	2. Fumagalli Carlo.			1. Gatti Valentino. 3. Gherzi Pietro.
1930 —	4. Panarello Mario.	<b>C.F.</b>		4. Cavedini Mario.
1931 —	4. Bosco A	1930 — 175 cmc. -		1924 —
<b>A.J.S.</b>		1931 —		1. Gherzi Pietro. 2. Mentasti Guido. 4. Gherzi Mario. 11. Casale Siro.
1922 — 350 cmc. -	3. Rogai Damiano.	<b>Dot</b>		1925 —
1924 —	2. Gnesa Ernesto. 9. Raggi Olindo.	1925 — 350 cmc. -		1. Ruggeri Amedeo. 3. Prini Ugo.
1925 —	3. Raggi Olindo.	<b>Della Ferrera</b>		4. Gherzi Pietro. 5. Corti Guido.
1926 — 500 cmc. -	5. Cavalleri Attilio.	1928 — 500 cmc. -		1926 — 250 cmc. -
1928 — 350 cmc. -	4. Cavalleri Attilio.			1. Prini Ugo. 2. Saetti Mario.
1930 —	5. Cavalleri Attilio.	<b>Douglas</b>		500 cmc. -
1931 —	3. Toni. 3. Tenni Omoboni.	1921 — 350 cmc. -		1. Gherzi Pietro. 6. Moretti Primo.
<b>A.B.C.</b>		500 cmc. -		1927 — 250 cmc. -
1921 — 500 cmc. -	7. Finzi Gino. 8. Morabito Luigi.	10. Bai Badino Felice.		1. Prini Ugo. 2. Geissler Orth.
1922 —	7. Finzi Gino. 8. Cavedagni Mario.	1922 — 350 cmc. -		500 cmc. -
<b>Bianchi</b>		4. Platè Gigi. 5. Fieschi Virgilio. 7. Sassi Mario.		2. Corti Guido. 3. Gatti Valentino. 3. Cimatti Arrigo. 5. Raccagni Ugo.
1924 — 350 cmc. -	5. Fergnani Aristide. 12. Nuvolari Tazio.	<b>D.K.W.</b>		1928 — 250 cmc. -
1925 —	1. Nuvolari Tazio. 4. Self Edoardo. 10. Riva Valerio. 11. Maffeis Miro.	1930 — 175 cmc. -		500 cmc. -
1926 —	1. Nuvolari Tazio. 2. Gherzi Mario. 3. Maffeis Miro.	4. Winkler.		6. Moretti Primo. 9. Quattrocchi Luigi.
1927 —	1. Nuvolari Tazio. 2. Moretti Amilcare. 3. Marchi Emilio.	<b>Frera</b>		1929 — 250 cmc. -
1928 —	1. Varzi Achille. 2. Moretti Amilcare. 3. Nuvolari Tazio.	1921 — 500 cmc. -		1. Prini Ugo. 3. Villa Oreste. 4. Ferrario P. 6. Crippa Manlio.
175 cmc. -	2. Zanchetta Gino.	750 cmc. -		1930 — 250 cmc. -
1929 — 350 cmc. -	1. Nuvolari Tazio.	1. Fiacadori Agide.		1. Prini Ugo. 2. Panella Alfredo. 3. Villa Oreste. 5. Brusi Riccardo.
1930 —	1. Nuvolari Tazio.	1922 — 500 cmc. -		1931 — 250 cmc. -
<b>Benelli</b>		4. Premoli Enrico. 6. Manetti Enrico. 9. Acerboni Mario. 10. Soriani Paolo.		1. Prini Ugo. 2. Brusi Riccardo. 3. Panella Alfredo. 5. Gobetti G.
1927 — 175 cmc. -	1. Benelli Tonino. 2. Brusi Riccardo. 3. Pizzioli Armando.	1923 — 500 cmc. -		
1928 —	1. Benelli Tonino. 3. Brusi Riccardo.	2. Poletti Achille.		<b>Garelli</b>
		1924 — 350 cmc. -		1921 — 350 cmc. -
		500 cmc. -		1. Fergnani Aristide. 2. Rampini Francesco.
		1925 — 350 cmc. -		1922 —
		2. Gherzi Mario. 6. Macchi Luigi. 7. Manetti Enrico.		1. Gnesa Ernesto. 6. Self Edoardo.
		4. Acerboni Mario.		1923 —
		500 cmc. -		1. Varzi Achille. 3. Mariani Isacco. 5. Cioci Eros. 9. Attolini Gino. 11. Saetti Mario.
		1926 —		1924 —
		500 cmc. -		4. Mariani Isacco.
		1927 — 500 cmc. -		
		350 cmc. -		
		4. Ruggeri Amedeo.		
		1928 — 500 cmc. -		
		350 cmc. -		
		4. Galli Annibale.		
		5. Sanvito Ferrante.		

- G.D.**  
1928 — 125 cmc. - 5. De Salvo Franco.  
6. Bordone Giacomo.  
1929 — 175 cmc. - Zini Primo.
- Galbai**  
1923 — 350 cmc. - 6. Amici Olindo.
- Ganna**  
1923 — 250 cmc. - 8. Ganna Aldo.  
1924 — 250 cmc. - 4. Ganna Aldo.
- Galloni**  
1921 — 750 cmc. - 2. Spallanzani Romolo.  
1923 — 500 cmc. - Vanoni Nino.  
7. Biondetti Clemente.  
1924 — 250 cmc. - 2. Rava Augusto.  
3. Panella Alfredo.  
350 cmc. - 6. Anzuelli Ezio.  
7. Manetti Enrico.  
1925 — 250 cmc. - 2. Panella Alfredo.  
4. Coriolani Mario.  
1926 — 250 cmc. - 3. Bianchi Nino.  
4. Panella Alfredo.
- Gilera**  
1921 — 500 cmc. - 11. Grioni Mario.  
12. Fieschi Virginio.  
13. Fortunati De Felice  
750 cmc. - 3. Martinengo Ferdin.  
5. Gilera Giuseppe.  
1922 — 500 cmc. - 12. Casale Siro.  
1923 — 8. Casale Siro.  
1924 — 7. Zanchetta Gino.  
10. Bianchi Nino.  
1925 — 9. Gilera Luigi.  
1926 — 5. Zaro Giusto.  
1927 — 6. Gilera Luigi.  
7. Grana Rosolino.  
1928 — 2. Zaro Giusto.  
1929 — 7. Grana Rosolino.  
1930 — 4. Gilera Luigi.
- Hawker**  
1923 — 250 cmc. - 2. Visioli Pietro.
- Harley-Davidson**  
1921 — 1000 cmc. - 1. Ruggeri Amedeo.  
3. Malvisi Domenico.  
5. Winkler Edoardo.  
8. Nazzaro Felice.  
1926 — 350 cmc. - 5. Cantarini Celeste.
- Indian**  
1921 — 750 cmc. - 6. Rava Augusto.  
1921 — 1000 cmc. - 2. Maffei Miro.  
4. Carmine Angelo.  
6. Sironi Siro.  
7. Santantoni Angelo.
- Jap-Garanzini**  
1923 — 250 cmc. - 6. Garanzini Oreste.  
350 cmc. - 4. Fergnani Aristide.  
8. Cavalleri Ettore.  
1924 — 250 cmc. - 6. Turri Alberto.  
350 cmc. - 8. Tagliabue Giov.  
11. Cagna Giuseppe.  
13. Rattalino Domenico.  
1925 — 250 cmc. - 3. Bottoni Enrico.  
6. Sansilvestri Riccardo.  
500 cmc. - 8. Capitani Ernesto.
- Ladetto e Blatto**  
1928 — 175 cmc. - 4. Panella Alfredo.
- M.M.**  
1928 — 125 cmc. - 1. Tigli Amedeo.  
2. Mariani Enrico.
- M.F.G.**  
1924 — 350 cmc. - 10. Garanzini Franc.
- M.A.S.**  
1926 — 175 cmc. - 8. Saini Camillo.
- Masserini**  
1928 — 175 cmc. - 6. Andreani Giuseppe.
- Motosacoche**  
1921 — 750 cmc. - 4. Tanzi Lazzaro.  
1922 — 350 cmc. - 2. Maffei Miro.  
1929 — 500 cmc. - 6. Arcangeli Luigi.
- Miller**  
1925 — 250 cmc. - 7. Marazzani Carlo  
(175 cmc.)  
1926 — 175 cmc. - 3. Moroni Fausto  
4. Moretti Amilcare  
7. Sbaiz Antonio.  
1927 — 175 cmc. - 5. Moroni Fausto.  
1931 — 2. Saini Camillo.  
1931 — 350 cmc. - 4. Fumagalli Carlo.  
1931 — 500 cmc. - 5. Fieschi Virginio.
- Matchless**  
1923 — 350 cmc. - 12. Molteni Carlo.
- Maffei**  
1923 — 250 cmc. - 1. Maffei Miro.  
3. Bavassano Mario.  
350 cmc. - 7. Vincenzi Stefano.  
10. Ghezzi Stefano.  
1924 — 250 cmc. - 1. Maffei Miro.  
5. Vaga Mario.  
7. Cavedini Mario.  
1926 — 175 cmc. - 5. Vincenzi Giovanni.  
6. Vaga Mario.  
250 cmc. - 5. Centenara Carlo.
- N.S.U.**  
1931 — 500 cmc. - 4. Sandri Guglielmo.
- Nagas e Ray**  
1929 — 350 cmc. - 4. Pigorini Aldo.
- New-Hudson**  
1923 — 500 cmc. - 14. Richiedi Pierino.  
1929 — 500 cmc. - 8. Aldrighetti Giordano.
- Norton**  
1923 — 500 cmc. - 15. Ripamonti Giov.  
1924 — 3. Self Edoardo.  
1925 — 2. Saetti Mario.  
1928 — 4. Lagorio Guglielmo.  
1930 — 3. Lanfranconi Elio.
- Orione**  
1928 — 125 cmc. - 3. Alberti Raffaele.
- Moto-Piana**  
1928 — 250 cmc. - 1. Piana Gualtiero.  
2. Moradei Mario.  
4. Benelli Nello.
- Piazza**  
1931 — 175 cmc. - 4. Balagna Eugenio.
- Rudge-Whitworth**  
1929 — 500 cmc. - 2. Bandini Terzo.  
1930 — 1. Bandini Terzo.  
1931 — 350 cmc. - 2. Gherzi Mario.  
5. Cerato Guido.  
7. Chiesa U.  
1931 — 500 cmc. - 1. Bandini Terzo.
- Rex-Acme**  
1926 — 350 cmc. - 6. Mariani Luigi.
- Royal-Enfield**  
1923 — 250 cmc. - 5. Lanza Alessandro.
- Sunbeam**  
1921 — 500 cmc. - 1. Vailati Ernesto.  
1. Vailati Ernesto.  
13. Binda Giulio.  
1924 — 350 cmc. - 1. Varzi Angelo.  
500 cmc. - 8. Saetti Mario.  
1926 — 500 cmc. - 2. Varzi Achille.  
1927 — 500 cmc. - 1. Arcangeli Luigi.  
1928 — 500 cmc. - 1. Colombo Mario.  
350 cmc. - 4. Battaglia Gianni.  
1929 — 500 cmc. - 1. Varzi Achille.  
4. Colombo Mario.  
1931 — 500 cmc. - 2. Colombo Mario.  
3. Lanfranconi Elio.  
6. Consonni.
- Sarolea**  
1922 — 500 cmc. - 15. Visioli Erminio.  
1923 — 12. Zam.  
1925 — 6. Premoli Guido.  
7. Bandini Terzo.  
1926 — 7. Vanoni Nino.  
1928 — 3. Self Edoardo.
- Taveggia**  
1924 — 250 cmc. - 9. Maiorani Angelo.
- Triumph**  
1922 — 500 cmc. - 3. Battaglia Gianni.  
6. Battaglia Gianni.  
1923 — 9. Cassone Gino.  
11. Crippa Giuliano.  
13. Crippa Manlio.  
1928 — 8. Opessi Pierino.  
1929 — 500 cmc. - 5. Lanfranconi.
- Velocette**  
1925 — 250 cmc. - 5. Ghezzi Stefano.  
1930 — 350 cmc. - 2. Gherzi Mario.  
1931 — 1. Pigorini Aldo.  
6. Rossetti Amilcare.  
8. Fantuzzi Luigi.
- Vassena**  
1928 — 125 cmc. - 4. Prina Aldo.
- Veros**  
1921 — 350 cmc. - 5. Garanzini Oreste.  
1923 — 350 cmc. - 2. Visioli Erminio.
- Zundapp**  
1923 — 250 cmc. - 4. Hironymus Naus.  
7. Jori Giacomo.  
1924 — 250 cmc. - 8. Amici Olindo.

# I record del "Circuito del Lario,,

**RECORD ASSOLUTI:** (Sul percorso totale, 6 giri, Km. 219)

TAZIO NUVOLARI (Bianchi 350 c.c.) anno 1930 - in 3.01'58" <sup>1</sup>/<sub>5</sub> - media Km. 72.209

(Sul giro più veloce)

TAZIO NUVOLARI (Bianchi 350 c.c.) anno 1930 - in 29'40" - media Km. 73.820

**RECORD DI CATEGORIA:** (Sul percorso totale)

175 c.c. - BENELLI TONINO (Benelli)  
anno 1930 - 4 giri Km. 146 - in 2.11'58" <sup>4</sup>/<sub>5</sub> - media Km. 66.373

250 c.c. - PRINI UGO (Guzzi)  
anno 1931 - 5 giri Km. 182.500 - in 2.39'5" - media Km. 68.831

350 c.c. - NUVOLARI TAZIO (Bianchi)  
anno 1930 - 6 giri Km. 219 - in 3.01'58" <sup>1</sup>/<sub>5</sub> - media Km. 72.209

500 c.c. - BANDINI TERZO (Rudge)  
anno 1931 - 6 giri Km. 219 - in 3.3'50" <sup>1</sup>/<sub>5</sub> - media Km. 71.476

**GIRO PIU' VELOCE:**

175 c.c. - BENELLI TONINO (Benelli) anno 1930 - in 32'20" <sup>1</sup>/<sub>5</sub> - media Km. 67.724

250 c.c. - PRINI UGO (Guzzi) anno 1931 - in 31'22" - media Km. 69.819

350 c.c. - NUVOLARI TAZIO (Bianchi) anno 1930 - in 29'40" <sup>1</sup>/<sub>5</sub> - media Km. 73.820

500 c.c. - BANDINI TERZO (Rudge) anno 1931 - in 29'55" - media Km. 73.178



NUOVO PROCESSO DI LUBRIFICAZIONE  
PENETRA NEI METALLI CREANDO SUPER-  
FICI AUTOLUBRIFICANTI CHE RIDUCONO  
GLI ATTRITI PROTEGGENDO QUANDO  
L'OLIO NON CIRCOLA - ASSICURA LA  
VITA DEL MOTORE E NE AUMENTA IL  
RENDIMENTO - ASSESTA PERFETTAMEN-  
TE I MOTORI NUOVI-MANTIENE EFFICEN-  
TI E SILENZIOSI I VECCHI - INDISPENSA-  
BILE NEI "DIESEL".

*massimi risultati con costi insignificanti*

litro PYROIL A, sufficiente per trattare 300 litri di benzina rossa L.73

PYROIL B, - - - - - 6 chili di olio - - - 18

IFEI Via A. Mussolini, 5 - MILANO 11981

## PYROIL

SI AGGIUNGE ALL'OLIO E ALLA BENZINA

*Penetra  
nei metalli  
protegge*

# Indian

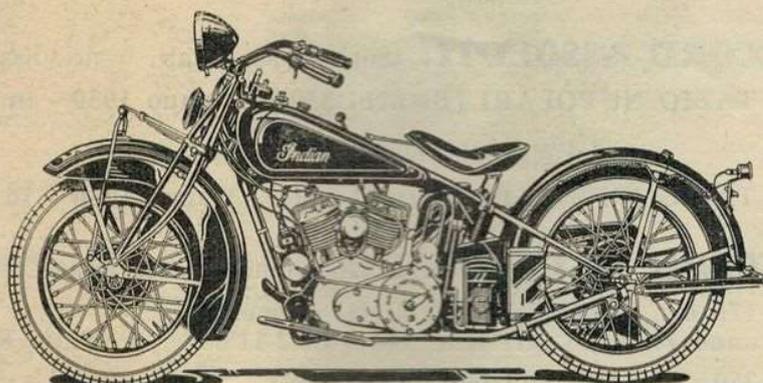
nuovi modelli

## 1934

750 e 500 cmc.



Con lubrificazione  
forzata a ricupero



PREZZI DI CONCORRENZA ASSOLUTA

LA MACCHINA PER I MOTOCICLISTI CHE  
DESIDERANO FAR BENE I PROPRI INTERESSI

Esposizione e vendita presso l'Agenzia generale per la Lombardia:

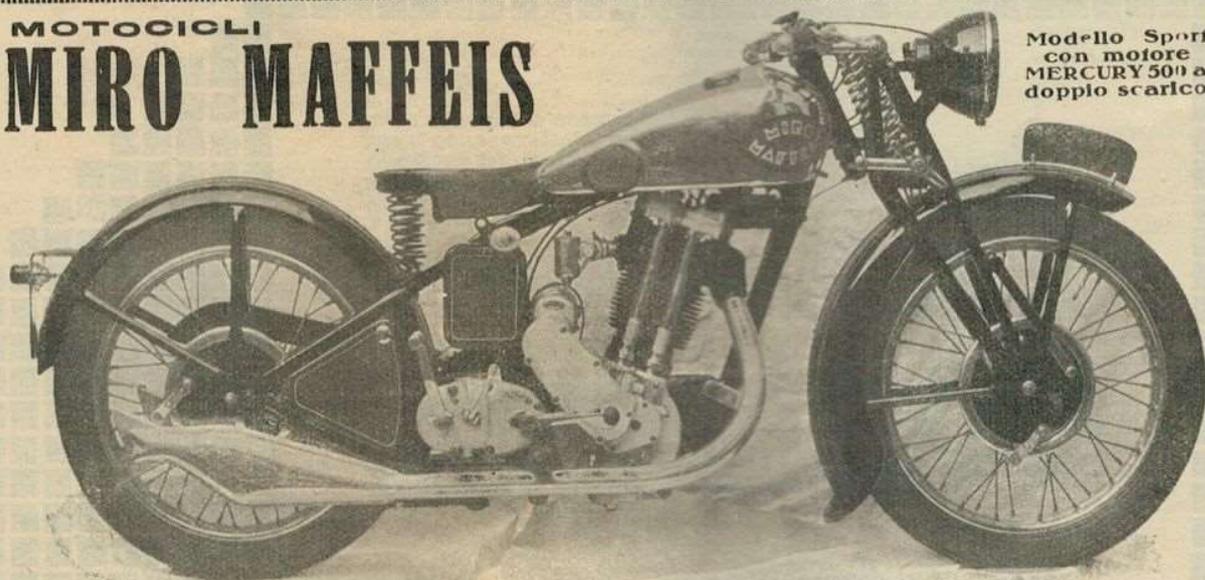
**NELLI FRANCESCO**

VIA PIETRO COLLETTA  
ang. Via Lazzaro Papi, 9

**MILANO**

TELEFONO  
N. 55-677

MOTOCICLI  
**MIRO MAFFEIS**



Modello Sport  
con motore  
MERCURY 500 a  
doppio scarico

Modelli: **TURISMO - SPORT - SUPER SPORT** con motori: JAP - MERCURY di 250, 350 e 500 cmc.  
CAMBI A 4 VELOCITÀ - COMANDO A MANO OD A PEDALE

Esclusiva di vendita: **E. TORNIELLI** - Via Buonarroti, 5 - Telefono 490-513 - **MILANO**  
Cercansi rappresentanti per le zone ancora libere

Fedele e Vitali, via P. Umberto 57, Roma - Ragusa, via S. Martino 102, Messina - Grazzini, via Ponte alle Mosse 4, Firenze - Ivan e Nargelli, Montecatini Terme - Feroni, via Manzoni 141, Bari - Bigli, via A. Silvani 20, Bologna



# AQUILA

La motocicletta dell'intenditore - La battaglia Marca italiana che porta alto il nome dei giovani Campioni italiani nelle massime gare nazionali ed estere.

**175 - 250**

**350 - 500**

cm<sup>3</sup>

Tipi Sport e

Tipi Corsa

**350 e 500**

Tipi Turismo



Fabbrica Italiana MOTO AQUILA - Via Ilarione Petitti N. 20 - TORINO

PISTONI IN LEGA SPECIALE

## SUPERALYTE

I MIGLIORI

LEGGERI - INDILATABILI - SICURI

PER TUTTI I MOTORI D'AUTO, MOTO  
E MOTOSCAFI

Officine specializzate rettifica cilindri ed  
alberi a gomito - Lucidatura a specchio

**ERNESTO GNESA** - UFFICI e OFFICINA: Via Pace, 21 - Tel. 51-344 - **MILANO**

## La 2000 Km. TEDESCA di BADEN BADEN

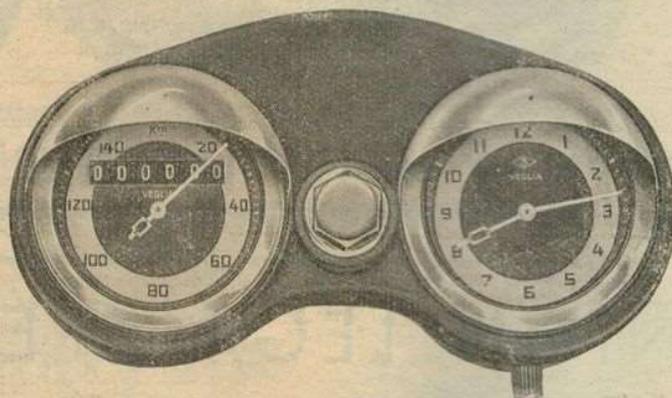
Nella più lunga gara motociclistica di regolarità dell'annata

# VEGLIA

ha contribuito alla vittoriosa affermazione della squadra della "MAS" I' classificata nella categoria 250 cc. equipaggiata con

## Contachilometri ed Orologi "VEGLIA"

vincendo 4 medaglie d'oro e l'ambita Coppa dell'Industria.



**Motociclisti!** Date la preferenza ai Prodotti Italiani adottando il quadretto "VEGLIA"

Chiedete offerte a:

**Fratelli Borletti** - Ufficio Vendite: Via Washington N. 70 - **Milano**



## MOTO GUZZI

(MILANO)

# P. FIORINI

RAPPRESENTANTE

VIA RAFFAELLO SANZIO, 1 - TELEF. 40-520

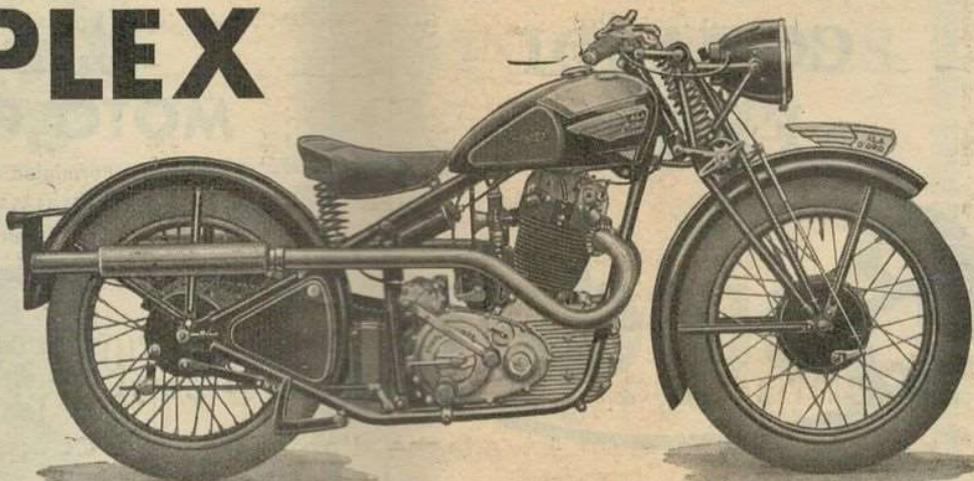
## STAZIONE DI SERVIZIO

VENDITE RATEALI - EFFETTUANSI CAMBI

### OFFICINA RIPARAZIONI SPECIALIZZATA

# Ala d'Oro 500 cm<sup>3</sup> il capolavoro della **SIMPLEX**

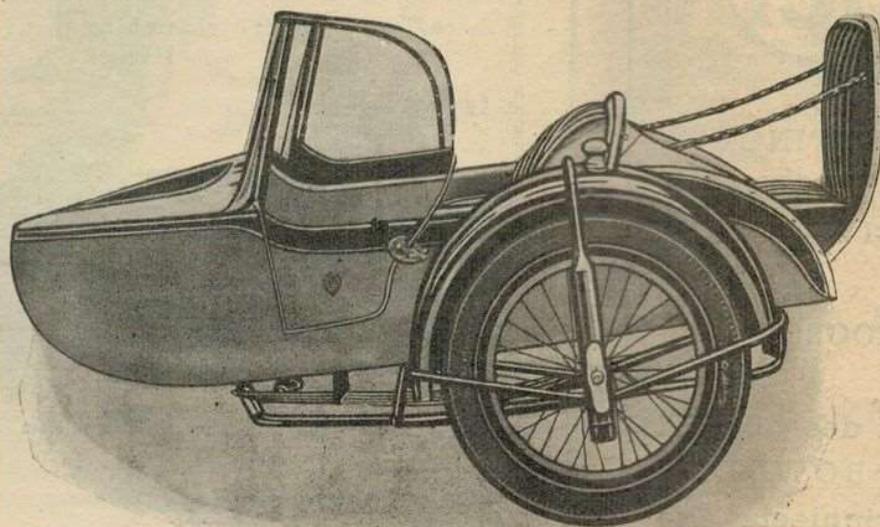
L'ANZIANA GRANDE  
MARCA ITALIANA  
CHE IN TUTTA ITALIA  
HA CONFERMATO LA  
FAMA DI ECCELLEN-  
ZA PROPRIA DELLA  
RAFFINATA INDU-  
STRIA TORINESE.



Costruzione di classe superiore - Motore di alto rendimento - Cambio 4 marce nel blocco, con prese-  
lettore a indicatore visivo automatico - Lubrificazione forzata - Dettagli di insuperabile perfezione.

**SIMPLEX di L. PELLINI - Via Vigone N. 29 - TORINO**  
**AGENZIA LOMBARDA: FORO BONAPARTE, 8 - MILANO**

## SULLE STRADE DI TUTTA ITALIA



accoppiate a macchine  
italiane ed a macchine  
straniere di qualsiasi  
cilindrata, dalle più  
piccole alle più gran-  
di, per qualunque an-  
che gravoso servizio,  
per il grande turismo e  
per il modesto lavoro,  
circolano con piena sod-  
disfazione della sem-  
pre crescente klien-  
tela, i motocarrozzi

## LONGHI

la grande marca mila-  
nese di sidecars, che  
s'impone ovunque per  
la bontà delle  
sue costruzioni

**FABBRICA MILANESE SIDECARS - GIUSEPPE LONGHI - VIA ARENA N. 2 - MILANO**  
Telefono N. 32-104

**CARBURATORI  
MANUBRI  
COMANDI  
FRENI**

**Bowden**

**I MIGLIORI DEL MONDO**

**LA GARANZIA STA NEL NOME**

**Bowden**

**CHE CONTRADDISTINGUE I  
PRODOTTI ADOTTATI DALLE PIU'  
GRANDI MARCHE DI MOTOCICLI**

**40 ANNI DI PROGRESSI**

Invio degli opuscoli descrittivi di  
tutte le specialità "BOWDEN",  
dietro semplice richiesta alla  
Società Anonima "BOWDEN",  
Via Antonello da Messina N. 20  
Telefono N. 43-196 - MILANO

**Giovanni Negrini**

**MILANO**  
RAPPRESENTANTE

**MOTO GUZZI**

Via Parmigianino N. 11  
Tram 16-19-34-15 Tel. 40-873

**ESPOSIZIONE PERMANENTE  
DI TUTTI I MODELLI**



**GUZZI 500 - 250 - 175**

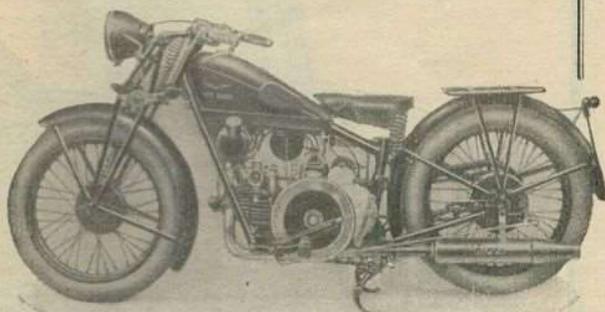
4 velocità

**GRAN TURISMO**

Sport 15 - Due valvole in testa ecc.

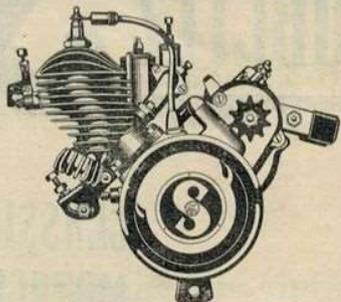
Motocarri Motofurgoni

Vendite rateali - Effettuansi cam-  
bi - Officina specializzata ripa-  
razioni - Pezzi ricambio

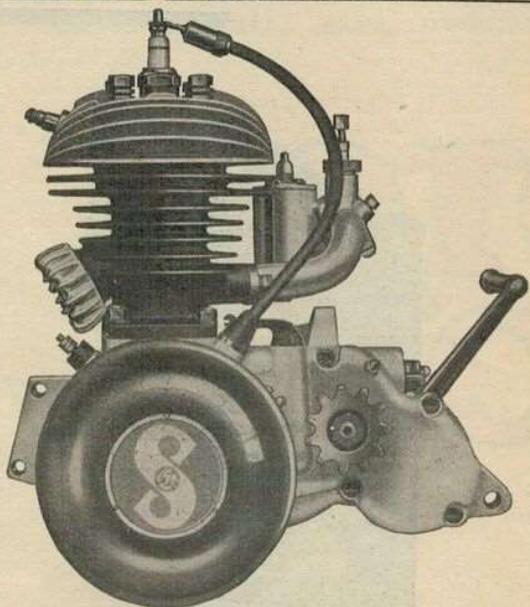


Macchine a disposizione dei Sigg. Clienti per eventuali prove

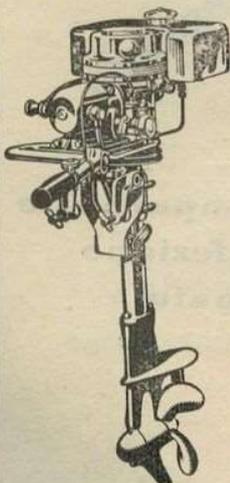
**Il nuovo superbo prodotto  
dell'Industria Italiana**



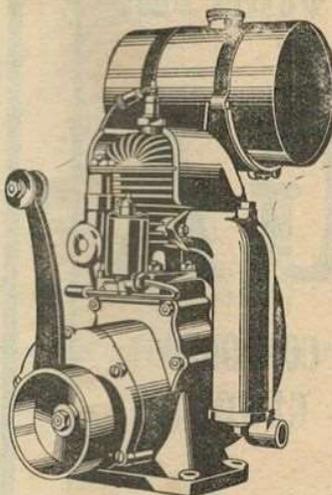
PER BICICLETTE  
**MOTORI SACHS**



PER MOTOCICLI  
**MOTORI SACHS**



PER IMBARCAZIONI  
**MOTORI  
SACHS**



PER MACCHINE  
AGRICOLE E  
INDUSTRIALI  
**MOTORI  
SACHS**

Rappresentante Generale con deposito per l'Italia e Colonie:

**ENEA ROSSI** - VIA A. MUSSOLINI N. 4 - **MILANO** (1/28)  
Telefono 64-808

**V**elocità  
e massima  
sicurezza

**A**ssoluta  
fiducia e  
perfezione

**G**aranzia  
illimitata di  
rendimento

**A**dottando  
i migliori  
materiali

Fatevi costruire la vostra  
moto secondo i vostri desi-  
deri solamente da

# VAGA

VINCITRICE DEL CONCORSO  
D'ELEGANZA - GENOVA

Modelli: 250 - 350 - 500 cc.

NEGOZIO OFFICINA  
MILANO - Piazza Vetra, 17 - MILANO

# OLEOBLITZ «X»

CLASSICO PER  
MOTOCICLETTE



un olio incomparabile  
in una confezione  
indovinata

S. A. LUBRIFICANTI  
ERNESTO REINACH  
MILANO

Un resoconto completo ed illustratissimo del

## **CIRCUITO DEL LARIO**

comprendente una infinità di dati e notizie interessantissime ed originali, sarà pubblicato sul N. 31 della Rivista

# **MOTO CICLISMO**

che sarà in vendita Giovedì prossimo, 2 Agosto, in tutta Italia

**A UNA LIRA LA COPIA**

L'abbonamento alla RIVISTA MOTOCICLISMO,  
settimanale di oltre 64 pagine illustratissime, costa solo

**40 lire all'anno - Abbonatevi!**

**RIVISTA "MOTOCICLISMO", - MILANO - VIA FIENO, 6**

# Rudge

o l'avete  
o l'avrete per appagare la  
più grande soddisfazione!



AGENZIA GENERALE PER L'ITALIA:  
MOTO TRUST - C. VELADINI  
VIA S. GREGORIO N. 39 - MILANO