Carlo Felice Trossi

AISA
Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile



MONOGRAFIA AISA 141

Carlo Felice Trossi

AISA – Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 18 novembre 2025

Testi
Francesco Foppriano, Ilaria Pani, Alessandro Silva
Progetto grafico
Alessandro Sannia
Impaginazione
Rosanna Bussano
Pubblicazione
Società Editrice Il Cammello, Torino

Hanno collaborato:
Donatella Biffignandi

Edizione non commerciale per i Soci AISA

Sommario

3 Prefazione
Lorenzo Boscarelli

3 Carlo Felice Trossi, poliedrica audacia
Francesco Foppiano

8 Le 83 corse di Carlo Felice Trossi e le sue macchine
Alessandro Silva

53 L'archivio di Carlo Felice Trossi: dalla mostra al patrimonio condiviso
Ilaria Pani

55 Monografie e libri AISA

MONOGRAFIA AISA 141

Prefazione

LORENZO BOSCARELLI

Una vita dedicata ad attività sportive, alla ricerca della soddisfazione delle proprie passioni, consentita da vaste risorse economiche e sostenuta da un talento fuori dal comune, in molti degli ambiti ai quali si è applicato. Questa, in sintesi, potrebbe essere la definizione di Carlo Felice Trossi, un vero "sportsman". Così nel suo tempo si definivano i privilegiati che potevano realizzare i loro sogni in attività e passatempi limitati solo dalle circostanze ineluttabili della vita, come le malattie e l'invecchiamento.
Trossi è stato una persona peculiare perché avrebbe potuto compiere tutto ciò che ha realizzato in modo dilettantistico, cioè badando solo a divertirsi. Lo ha invece fatto con un approccio professionale, mai sfigurando, anzi non di rado sopravanzando, i professionisti "puri". Non solo nella sua attività di pilota automobilistico – l'Alfa Romeo di certo non avrebbe affidato le proprie vetture ufficiali a chi non fosse un campione completo – ma anche nella creazione di mezzi meccanici originali. Pensiamo alla vettura Gran Premio "Monaco Trossi", sfortunata, ma originalissima, alle sue imbarcazioni, agli aerei e alle strutture per accoglierli.
Ebbe anche iniziative imprenditoriali, come il finanziamento, nel 1932, della Scuderia Ferrari e, nell'immediato dopoguerra, di cantieri navali, specializzati nella costruzione di natanti da diporto. Notevole anche la scelta dei progettisti delle strutture architettoniche necessarie a ricevere velivoli e imbarcazioni di sua proprietà. In primo luogo, dell'ingegner Luigi Nervi, audace ideatore di strutture nelle quali la funzionalità era sempre associata all'ardimento e all'originalità delle forme.
Al volante, fu un "gentleman driver" che ben presto entrò nel mondo dei professionisti, l'obiettivo di ogni pilota che miri a successi di primo piano. Ci sarebbe rimasto ancora, se la malattia non lo avesse fermato quando era ancora pienamente competitivo. Nella sua epoca il professionismo era sempre accompagnato da modi di vita che riproducevano quelli delle classi superiori. Non pochi piloti provenivano da famiglie con titoli nobiliari, come nel caso di Trossi, perché quella circostanza poteva implicare la disponibilità di patrimoni adeguati a sostenere il costo di vetture competitive. Era una società molto diversa dall'attuale; oggi il professionismo condiziona qualsiasi attività del pilota fin dai suoi esordi, spesso ancora bambino, sui go-kart.
Si trattava allora di una "bella vita"? Probabilmente sì, perché si conformava alle abitudini delle classi privilegiate, per quanto il rischio fosse elemento imprescindibile dell'esperienza di un pilota.
Carlo Felice Trossi disputò competizioni fino all'estremo delle sue forze, testimonianza non solo di passione, ma soprattutto di coraggio e di saldezza d'animo. Rimane un esempio difficilmente eguagliabile di piacere di vita e di capacità di dedicarsi con determinazione a crearlo. Le sue realizzazioni e i suoi risultati, come pilota e come imprenditore e ideatore, testimoniano una capacità e un gusto di innovare, in termini tecnici e funzionali, che è forse la sua caratteristica più peculiare e che lo rende un esempio unico nel suo tempo.

Lorenzo Boscarelli, presidente AISA e studioso di storia dell'automobile.

Carlo Felice Trossi Poliedrica audacia

FRANCESCO FOPPIANO

Carlo Felice Trossi, un pilota, un nobile, un imprenditore, un uomo, ma soprattutto un sognatore. Noto ai più per le sue gesta al volante e per la sua classe innata, qui raccontiamo anche il suo lato più intimo, più personale, più poetico e soprattutto più sconosciuto. Racconteremo il conte Trossi nella sua incredibile poliedricità, ecletticità e continua ricerca dell'eccellenza. Racconteremo di un Carlo Felice Trossi anche lontano dai circuiti di gara.

Carlo Felice Trossi infatti non ha solo pilotato auto da corsa, ma anche aeroplani e veloci motoscafi, dimostrando di essere uno sportivo a tutto tondo. Ma lui non si limitò al lato sportivo, lui sognò e concepì gran parte di tutto quello che utilizzò sia in gara che nella sua vita.

Sono queste sue altre grandi passioni, più intime e personali a raccontarci più profondamente la sua vera natura ed il suo credo. "Didi", così gli amici lo chiamavano, ha amato tutto ciò che era tecnica, innovazione e ricerca. Mondi dove non aveva rivali diretti, mondi dove la sfida era solo con le forze della fisica, il più delle volte avverse.

La sua vita è stata quanto mai ricca e densa di eventi e di sfide, concentrata in pochi anni, per giunta interrotti da un lungo conflitto mondiale. Se la malattia non lo avesse strappato così prematuramente, del Novecento sarebbe stato ancora di più una figura di riferimento.

Francesco Foppiano, docente all'Università di Genova, Dipartimento Architettura e Design, di storia dello Yachting.

La prima passione di Trossi è stata la motonautica. Nel 1929 diviene Socio Promotore del Regio Yacht Club Italiano. A fargli conoscere il mare sono state sicuramente due figure apicali per il giovane "Didi", suo nonno materno e suo suocero. Il nonno materno era Vittorio Sella, celebre fotografo e alpinista nonché amico intimo e compagno di avventure di Luigi Amedeo di Savoia Duca degli Abruzzi, all'epoca Presidente del Regio Yacht Club Italiano. L'amicizia fra Vittorio Sella e Luigi Amedeo d'Aosta è di vecchia data: già sul finire dell'Ottocento accompagnò il Duca degli Abruzzi in Alaska, sul Ruwenzori e sul K2. La seconda figura importante (ma solo per grado di parentela) è stata quella del suocero Domenico Marchini, detto "Mingo", Ammiraglio di Squadra della Regia Marina, per molti anni sindaco di Portofino, yachtsman e Socio del Regio yacht Club Italiano sin dal 1902. Sarà stato lui ad aver interceduto con l'amico Presidente del prestigioso ed esclusivo Club per far accogliere, nel sodalizio, il genero, subito dopo il matrimonio con Elisa Marchini, anche lei Socia dello R.Y.C.I. fino alla sua scomparsa nel 1992.

Non appena diventato Socio del regio Yacht Club Italiano nel 1929, Carlo Felice ordinò al celebre cantiere Baglietto un bellissimo runabout di circa 9 metri di nome "Lilli", forse battezzato così in onore della moglie Elisa detta "Lisetta", propulso da un potentissimo, per l'epoca, motore americano Scripps a 6 cilindri in linea che sviluppava ben 200 cavalli. Fu con questa barca che "Didi" si innamorò del mare e da quel momento iniziò la sua avventura con le barche, la prima di tante.

Nel 1930, a 21 anni, commissionò a Baglietto una nuova barca, quanto mai inusuale per l'epoca. Lui la definì una "baleniera da diporto" ed era una stretta e lunga imbarcazione con poppa a canoa di 13 metri per circa 3 metri di larghezza, spinta da un motore americano Scripps da 80 hp, tantissimi per una barca tradizionale del genere ma pochi per una di quella lunghezza. Una potenza che comunque le permetteva di raggiungere velocità nell'ordine dei 18 nodi, di tutto rispetto per l'epoca. "Didi" concepì questa barca per spostarsi con praticità, velocità ed economia nel golfo del Tigullio, dimostrando a tutti come uscire dalle formalità della propria epoca per ideare qualcosa di atipico ma quanto mai pratico e funzionale.

Nel 1931 iniziò a correre e la sua abilità al volante emerse subito con le prime corse in salita alla guida della sua Mercedes SSK, l'auto più potente allora in commercio. Nel 1932 conobbe Enzo Ferrari, che aveva lasciato il volante per iniziare a l'avventura di "patron" di una scuderia. Trossi ne capì il valore e si offrì sia per finanziare l'impresa che per fungere da primo presidente della neonata Scuderia Ferrari. Oltre che presidente ne fu pilota e furono molti i successi di quegli anni colti alla guida delle Alfa Romeo della Scuderia Ferrari. Galeotta fu la sua prima Mille Miglia del 1932: infatti la sua partecipazione a questa mitica corsa non fece che stringe-

re ancora di più i rapporti fra Carlo Felice e il conte Franco Mazzotti Biancinelli Faglia, ideatore e primo finanziatore della Mille Miglia nonché appassionato pilota aeronautico e motonautico. Fu proprio Franco Mazzotti ad avvicinarlo definitivamente all'aviazione e a spingerlo, invano, a cimentarsi anche nelle competizioni motonautiche.
Così a metà degli anni Trenta Carlo Felice prese il brevetto di volo. Il suo primo aereo fu un classico Caproni Ca.100 detto "Caproncino", valido aereo scuola e sportivo dell'epoca. Trossi ne acquistò uno nella versione idrovolante. Nei registri risulta iscritto a suo nome a partire dal giugno del 1936, con matricole I-ABEL. Dai documenti pare fosse di stanza a Vizzola Ticino, però tutti gli amici se lo ricordano ammarare nella baia di Paraggi ed ormeggiare al gavitello davanti alla villa di famiglia.
Nell'archivio del conte Trossi si sono trovati diversi disegni e progetti datati nei primi anni Trenta e firmati dal famoso ingegnere e pilota motonautico Antonio Passarin. Sono disegni che sfoggiavano soluzioni ardite e geniali e all'avanguardia, per l'epoca. Purtroppo Trossi non si fece costruire nessuno di questi motoscafi progettati per lui, così come non prese mai parte a nessuna competizione motonautica se non a locali competizioni con le barche già di sua proprietà.
Anziché cimentarsi nelle gare motonautiche, decise di concentrarsi sulle auto e sulla costruzione di un motoryacht da crociera, che non fosse solo grande ma anche veloce. Ebbe numerose automobili, per lo più modelli unici ed esclusivi. In una Italia automobilisticamente parlando ancora molto indietro, lui acquistava delle Isotta Fraschini 8A SS coupé, delle Hispano Suiza o delle Packard a 12 cilindri. Celebre è la sua seconda Mercedes SSK, diventata poco indicata da usare come Presidente della Scuderia Ferrari: dunque ne fece modificare la carrozzeria con l'aiuto del suo carissimo amico Mario Revelli di Beaumont.
Nel 1934 le "nozze" con Enzo Ferrari iniziarono a vacillare. Enzo amava giocare da solo e a Carlo Felice non piaceva giocare un ruolo in subordine, così decisero di andare ognuno per la propria strada pur mantenendo buoni rapporti. Trossi entrò a capofitto nel progetto e nella costruzione di un'auto tanto rivoluzionaria quanto inconsueta, quella che sarà da tutti conosciuta come Monaco-Trossi. Il progetto e l'idea erano dell'Ing. Augusto Monaco, un visionario come Trossi che volle radicalmente cambiare l'architettura dell'auto da Grand Prix partendo da un foglio bianco. Trossi gli mise a disposizione le officine ricavate dalla Orangerie del suo castello, oltreché la sua esperienza di pilota e un discreto budget. Ne scaturì un'auto veramente rivoluzionaria già a partire dal telaio, perché anziché usare un classico telaio a longheroni Monaco concepì un telaio a traliccio tubolare, molto più rigido e leggero. L'aspetto era quello di un aereo e, proprio come in un aereo, la trazione era collocata nella parte anteriore. La trazione venne infatti affidata in maniera quanto mai inconsueta alle ruote anteriori. Questo permetteva di evitare un lungo asse di trasmissione sotto al pilota e quindi di posizionare il peso del pilota più in basso, rasente alla strada. Per imitare gli aerei, venne scelto un motore radiale a 2 tempi, dotato di 8 cilindri doppi per migliorare il lavaggio fra aspirazione e scarico. Il grosso motore di 4 litri montato a sbalzo sulle ruote anteriori era dotato di due compressori volumetrici e risultava relativamente semplice. Il raffreddamento era ad aria ed essendo a 2 tempi era anche privo di distribuzione. La potenza di oltre 250 CV era scaricata a terra da un complesso cambio a 4 velocità e da due enormi pneumatici di tipo aeronautico. Ad aggiungere ulteriore complessità vi furono le sospensioni che erano indipendenti su tutte e 4 le ruote a mezzo di doppi bracci trasversali. L'aspetto era quello di un aereo senza ali, grazie al suo peso ben al di sotto di quello massimo consentito per regolamento, 710 kg anziché 750 kg. Ne risultava un'auto molto veloce in rettilineo ma addirittura pericolosa in curva. Questo perché oltre il 70% del peso era distribuito sull'assale anteriore ed il retrotreno risultava essere troppo scarico, specie in frenata. Fu provata a Monza subito prima del Gran Premio di quell'anno ma, vista la sua precaria messa a punto, venne deciso di non rischiare. Finì che non partecipò mai a nessuna gara. L'auto aveva molte frecce al suo arco ma avrebbe necessitato ancora di una lunga e costosa messa a punto. Nel frattempo l'Ing. Monaco venne assunto dalla Fiat e abbandonò il progetto e Trossi, trovandosi senza auto, iniziò invece a correre per la Maserati con ottimi risultati. La Monaco-Trossi rimase comunque un mirabile esempio incompiuto dell'impegno generoso di Trossi, del suo amore per l'innovazione e della sua passione per la ricerca.
Nel 1935 venne varata anche "Algaiola", una innovativa barca lunga 19 metri progettata e costruita da Baglietto. Rappresentava l'evoluzione di Ester IV a sua volta derivata dai gloriosi MAS della prima guerra mondiale. Ester IV era stata costruita nel 1930 per Andrea Mario Piaggio, rampollo della nota famiglia di industriali genovesi, molto legata alla famiglia Trossi.
Le proporzioni riprendevano quelle della barca costruita per il suo amico, ma la poppa risultava più allungata e le linee ancora più aerodinamiche. A spingerla, ci pensavano due potenti motori marini Scripps V12, il meglio sul mercato nel mondo dei motori marini ad alte prestazioni, una meraviglia tecnologica statunitense. Questi motori infatti erano leggeri e compatti, solo 680 kg ciascuno ma offrivano una potenza nell'ordine dei 280-300 caval-

li, che permettevano di raggiungere una velocità di oltre 27 nodi, molto elevata per quei tempi. Gli interni erano semplici, razionali e luminosi, privi di qualsiasi orpello. Tutti laccati di bianco, offrivano una cabina padronale con bagno riservato e dotato di vasca da bagno con acqua calda. A centro nave, rialzata, vi era una timoneria panoramica con un cruscotto ispirato al cockpit degli aerei, dotato di molti strumenti di derivazione prettamente aeronautica. A comandare i motori dalla plancia, vi era un sistema idraulico fatto sviluppare appositamente da Trossi da una azienda specializzata nei sistemi di controllo aeronautici. Algaiola fu l'ammiraglia di Trossi per tutta la sua vita. La utilizzava per presenziare e probabilmente anche alloggiare durante i gran premi di Montecarlo e Livorno. L'ormeggio abituale di Algaiola era l'amata Portofino. Celebre è l'episodio del 1935 quando, alla Coppa Ciano (gara automobilistica che si teneva a Livorno), Trossi, atteso in prima fila sullo schieramento di partenza, non diede notizie di sé fino all'ultimissimo momento. A gara quasi iniziata si vide l'Algaiola entrare in porto, avvicinarsi ed infine ormeggiare alla banchina ove vi era la linea di partenza. Una volta ormeggiato, Trossi fece scendere una bella signora e quindi scese anche lui con tanto di casco e occhialoni, salì in auto e partì. Dopo oltre due ore e mezza di gara concluse al terzo posto.

Algaiola è anche raffigurata in quattro diversi acquerelli realizzati da un allora giovane artista americano, Gerard Richardson. Richardson divenne in seguito un grande artista di marina nonché pittore ufficiale della U.S. Navy. L'apice della sua carriera lo ebbe con il quadro commissionato dal presidente Kennedy che ritraeva la sua PT-109: fu appeso nello studio ovale della Casa Bianca durante tutto il periodo della sua presidenza.

Per spiegare bene quanta tecnologia ci fosse sulla barca di Trossi, risulta utile una lettera del 1936. A scriverla una persona che aveva visitato Algaiola durante il Gran Premio di Monaco di quell'anno, interessato a maggiori informazioni non sullo scafo o sui motori, ma su un dettaglio apparentemente insignificante: un generatore di corrente montato a bordo, che aveva attirato la sua attenzione in quanto moderno e silenzioso come nessun altro. A firmare questa lettera non era un curioso qualsiasi, ma qualcuno il cui cognome era sinonimo di tecnologia, Jean Bugatti.

Trossi ebbe a che fare anche con l'architettura, sia pure in maniera indiretta e con il solo scopo di dare sfogo alle sue tante passioni. A metà degli anni Trenta, Clementina, la madre di "Didi", era impegnata a restaurare il castello rinascimentale di Gaglianico, da alcuni decenni proprietà della famiglia Trossi ma fino a quel momento mai utilizzato come loro dimora. Incaricati del restauro erano l'ing. Pierluigi Nervi e l'arch. Luigi Carlo Daneri, già all'epoca considerate figure di spicco del Movimento Moderno. Carlo Felice non si fece scappare l'occasione e decise di sfruttare la pianura antistante il suo castello per farsi costruire un aeroporto privato, dotato persino di un hangar doppio adiacente alle Orangerie. Una volta costruito, all'esterno si amalgamava alla perfezione con lo stile rinascimentale ma all'interno sfoggiava una raffinata e modernissima struttura geodetica a supporto del tetto, in modo da lasciare sufficiente spazio al ricovero di due aerei anche di medie dimensioni.

Una volta risolto il problema di dove ricoverare al meglio i suoi aeroplani, Trossi non tardò ad acquistare il suo primo aereo terrestre: un De Havilland DH 85 Leopard Moth, ricercato quanto esclusivo moderno monoplano inglese spinto da un potente motore Gipsy Mayor da 130 cavalli. La sua struttura era interamente in compensato aeronautico e questo rendeva l'aereo molto leggero e permetteva una velocità di crociera di oltre 100 nodi, alta per l'epoca. Con questo aereo venne invitato dall'amico Italo Balbo a partecipare ad una competizione aeronautica in Libia. Nel 1938 Trossi conseguì la licenza sportiva per poter partecipare a questo tipo di eventi. L'anno successivo acquistò anche un secondo aereo, questa volta un SAIMAN S.202, un modernissimo monoplano ad ala bassa prodotto in Italia che si distingueva per le alte prestazioni. La sua livrea era blu oltremare con una saetta longitudinale sui fianchi di colore arancione.

Carlo Felice passava con innata disinvoltura dal volante alla cloche al timone. Il suo luogo di villeggiatura al mare era la sintesi di tutto ciò, perché ci arrivava sia in idrovolante che in auto e una volta lì si dilettava con le sue barche, ma non solo… Qualcuno raccontava che era solito sfidare in auto il suo caro amico (e celebre pilota) Achille Varzi. Ma la sfida non avveniva come tutti si sarebbero immaginati: i due si sfidavano infatti a marcia indietro nella tortuosa e stretta strada che costeggiava a precipizio la scogliera fra i borghi marinari di Portofino e Paraggi. Le auto erano delle semplici utilitarie a cui avevano allungato il rapporto della retromarcia...

Fu la fotografia un'altra grande passione di "Didi". Ad iniziarlo a questa arte fu il nonno Vittorio Sella, considerato il padre della fotografia di montagna, nonché membro della facoltosa famiglia di banchieri di Biella. "Didi" portava sempre con sé la macchina fotografica ed immortalò gran parte dei momenti salienti della sua vita. Molteplici sono le sue foto in bianco e nero, ma saranno quelle a colori scattate a partire dalla primavera del 1939 a passare alla storia. Per la prima volta infatti sperimentò la rarissima pellicola fotografica a colori Kodachrome, qualcosa di introvabile nell'autarchica Italia dei tardi anni Trenta. Su quelle pellicole riprese per la pri-

ma volta scene a colori di yachting nel golfo del Tigullio. E non solo: la maggioranza degli scatti hanno per soggetto gli aerei. Del '39 sono diversi gli scatti dei suoi aerei presso i suoi hangar, foto con colori ancora estremamente vividi dopo quasi un secolo. Del '41 invece sono pervenuti a noi quasi cento scatti presso l'aeroporto di Malpensa, ove, arruolatosi volontario come sottotenente pilota, frequentava la scuola di bombardamento di Malpensa come pilota di SM 79, il celebre trimotore da bombardamento soprannominato "gobbo maledetto". Una collezione di foto che, a 90 anni di distanza, risulta essere una inestimabile testimonianza: la più cospicua, per quantità, tra quelle che ritraggono a colori la Regia Aeronautica.

La guerra però ebbe il sopravvento sulle sue passioni. Trossi, una volta addestrato presso la scuola di Malpensa, entrò nel leggendario 7° Stormo Aerosiluranti il cui motto era "Sufficit Animus", ovvero "basta il coraggio", e di coraggio Carlo Felice ne aveva da vendere. Dopo alcuni mesi trascorsi ad operare nel teatro mediterraneo in ardite incursioni sul naviglio inglese e su Malta, venne dislocato nuovamente fra Cameri e Malpensa come pilota collaudatore. In quel periodo pare che utilizzando gli aerei che aveva in collaudo riuscì a portare oltre il confine svizzero diverse persone, salvandole dalle persecuzioni.

Negli ultimi anni di guerra divenne il Podestà di Gaglianico e, sfruttando il suo potere e i suoi rapporti con chi governava, aiutò attivamente la resistenza.

Fu proprio durante gli ultimi tempi di guerra che convinse gli amici della Piaggio a trasferire le loro attività industriali aeronautiche da Pontedera a Biella e fu in quei mesi che, da personali esigenze e idee di Trossi, nacque lo scooter MP-5 Paperino, progenitore della Vespa. Anche il prototipo della Vespa, chiamato MP-6, ebbe i natali nei suoi stabilimenti. Nel suo archivio fotografico si trova la foto del primo esemplare prodotto.

La primavera del '46 vide un timido ritorno alla normalità: gli italiani volevano tornare a sognare, Trossi, da sognatore quale era, non fu da meno. In quell'anno entrò come socio di capitale nei Cantieri Navali di Chiavari. Dopo poco gli venne offerta l'opportunità di acquistarne il pacchetto di maggioranza, e la colse immediatamente. Intuì che i ricchi italiani avevano bisogno di barche per tornare a solcare i mari delle località balneari, così iniziò a costruire barche secondo la sua idea di costruzione in serie. La prima barca prodotta dal rifondato Cantiere di Chiavari fu l'Utility, una lancia di 5,5 metri prodotta in serie e motorizzata da una versione marinizzata del piccolo motore della Fiat Topolino. Fra i primi clienti vi fu un giovane Gianni Agnelli. Poi venne il momento di concepire e costruire un runabout, ovvero un motoscafo. Il nome di questo modello fu "Barbagatto", così come un motoscafo da lui posseduto prima della guerra. Il successo fu enorme e duraturo.

Carlo Felice capì che la nautica industriale era un terreno inesplorato e che poteva dare grandi soddisfazioni, sia economiche sia di gratificazione personale. Intuì che c'era bisogno di uno showroom per esporre e vendere le sue barche, così incaricò gli ormai fidati ingegner Nervi e architetto Daneri di concepire una audace struttura a volta parabolica (tratto caratteristico della progettazione dell'ing. Nervi). Questa costruzione rivoluzionaria venne iniziata a San Michele di Pagana, piccola insenatura fra Rapallo e Santa Margherita e, grazie alla sua campata ininterrotta di oltre 30 metri, poteva agevolmente ricoverare barche di ogni dimensione.

Nonostante i tanti mesi passati a rischiare la vita nelle carlinghe degli aerei da guerra, in Trossi non si spense la passione per il volo. Appena finita la guerra mise a disposizione dell'aeroclub locale la sua pista di volo e per il sodalizio costruì addirittura una sua nuova sede.

Il lungo prato della pista di atterraggio si popolò di nuovi aerei di altrettanti appassionati. Trossi volava con un SAIMAN S 202 simile al suo precedente ma di proprietà dell'amico Giuseppe Frua De Angeli e con l'AVIA LM.5 della famiglia Sella, suoi cugini. Intanto stava arrivando il suo nuovo aereo personale, un moderno Cessna UC.78-CE Bobcat di produzione americana e probabilmente acquistato come surplus bellico. Con i suoi oltre 150 nodi di velocità di crociera, una autonomia di 1.200 km e una tangenza massima di 6.700 metri, gli permetteva di muoversi per tutta Europa senza limitazioni di sorta. Il Bobcat finalmente gli arrivò nell'inverno del 1946.

Nel frattempo riprese a correre. L'Alfa Romeo lo scelse come pilota ufficiale delle sue gloriose 158, l'auto che aveva già collezionato tante vittorie prima della guerra e che venne ripresentata alleggerita e con molti più cavalli. Nonostante "Didi" fosse un pilota non più giovanissimo, riuscì a chiudere sempre in ottime posizioni: ben tre primi posti, due secondi posti e due terzi posti nelle tre stagioni. La sua costanza, audacia e precisione gli permettevano di competere con i piloti migliori.

Purtroppo nel luglio del 1948, subito dopo la vittoria al Gran Premio della Svizzera, disputato sul circuito del Bremgarten, a Berna, i disturbi ed i malesseri che da anni continuavano ad intensificarsi ebbero finalmente una diagnosi, terribile. Un sarcoma osseo aveva aggredito il cranio ed i migliori medici svizzeri provarono il tutto e per tutto per salvarlo ma le speranze erano minime. Corse ancora una volta, al Gran Premio di Monza ad ottobre, a cui non poteva non partecipare. Nonostante la sua salute fosse ormai molto precaria sia nella carne che nell'anima, terminò al secondo posto, un eccellente risultato..

Considerato l'intero arco della sua carriera, risulta incredibile come possa essere stato competitivo per così tanti anni. Iniziò a correre nel 1931, vinse dal 1932 e per oltre 17 anni rimase sempre fra i pretendenti al podio, vincendo gare quasi tutti gli anni e classificandosi nei primi tre posti in tutte le 12 stagioni in cui corse. In un'epoca in cui la speranza di vita di un pilota era mediamente di appena qualche anno, Trossi corse per ben 18 anni partecipando a decine di Gran Premi. Impressionò sempre tutti per il fatto che in tanti anni di carriera fece solo un incidente, dal quale uscì con le sue gambe. Questo grazie alla sua guida pulita, pensata e studiata per evitare i rischi e portare la propria auto al limite, senza mai superarlo. Un vero pilota moderno.

Nel frattempo, nonostante la malattia che incombeva sempre più, la sua mente doveva continuare a volare alta e alternava l'aria al mare, sognando barche sempre più grandi e aerei sempre più veloci. Fu nell'inverno del 1948 che iniziò a costruire la barca da diporto di serie più grande finora fatta dal cantiere di Chiavari e probabilmente mai fatta in Italia. Il nome del nuovo modello era Paraggina, come la sua mitica "baleniera da diporto" di molti anni prima. Era un sapiente mix fra la sua Algaiola e il Chris Craft double-cabin appartenuto prima della guerra ad un suo amico. La motorizzazione era molto gagliarda, stessi due motori Scripps V12 che erano montati su Algaiola, ma aggiornati a 350 Hp, potenza che su uno scafo di appena 11 metri prometteva prestazioni incredibili, anche per i giorni nostri.

La prima Paraggina venne esposta alla Fiera Campionaria di Milano in scena nell'ultima settimana di aprile del 1949, quando la sua vita ormai era giunta all'ultima curva. La barca fu oltremodo apprezzata e diede fiducia ad una Italia che si stava risollevando dalle macerie. Lui però non riuscì a vederla esposta perché proprio in quei giorni stava passando il suo ultimo traguardo.

Nei suoi ultimi giorni ricevette la visita di Enzo Ferrari. Nelle sue memorie, Ferrari scrisse di "Didi" che gli rimase impresso quel suo tipico disarmante sorriso in un volto ormai irriconoscibile.

Si spense il 5 Maggio 1949 a soli 41 anni, lasciando la figlia Vittoria, la moglie "Isetta", sua madre "Tina" ma soprattutto le sue infinite passioni ed i suoi tanti sogni incompiuti.

Dopo la sua dipartita, la moglie Isetta fu costretta a disfarsi di tutti quegli affari e quelle testimonianze di modernità ed audacia che erano stati la firma di Carlo Felice Trossi. Non lo fece per irriverenza, ma perché nessuno sarebbe stato all'altezza di suo marito nel portarli avanti.

Il cantiere di Chiavari per diversi anni comunque rimase leader in Italia nella produzione di prestigiose barche in serie. Proprio quella produzione di barche in serie, tanto voluta per primo da Trossi, farà in seguito grande l'Italia, rendendola oggi il più grande produttore mondiale. La rivoluzionaria costruzione di San Michele di Pagana divenne dopo poco lo showroom nientemeno che del cantiere Riva, a breve icona internazionale di stile sull'acqua. La Vespa, il cui prototipo era stato costruito nella sua officina, "inventò" di fatto lo scooter e divenne simbolo di italianità.. La Ferrari, di cui fu presidente e finanziatore nel lontano 1932, diverrà simbolo dell'Italia che vince e sinonimo di automobile sportiva nel mondo. Le sue idee ed i suoi sogni lasciarono indubbiamente il segno e tracciarono la strada per il futuro. A distanza di ottant'anni possiamo comprendere quanto lui fu visionario e di quale portata fossero i suoi sogni.

Le 83[1] corse di Carlo Felice Trossi e le sue macchine

ALESSANDRO SILVA

A Gianni Cancellieri con affetto e riconoscenza.

La carriera di pilota automobilistico di Carlo Felice Trossi durò dal 1931 al 1940 e riprese nel 1946 fino alla fine del 1948, svolgendosi quasi interamente al massimo livello dello sport. Il "gentiluomo biellese", come era abitualmente chiamato nelle cronache sportive, fu spinto a intraprenderla oltre che dalla passione per la tecnica e la velocità soprattutto da un'innata curiosità che si manifestò anche in molti altri campi, assai più che dall'ambizione personale o dalla necessità di guadagno. Questo atteggiamento gli procurò la fama di pilota di un genere indefinibile tra il dilettantismo e il professionismo, giudizio condiviso da Enzo Ferrari[2] e pertanto rimasto scolpito nella pietra per la sua autorevolezza. Tuttavia, nel periodo post-bellico, il suo comportamento come pilota ufficiale dell'Alfa Romeo fu quello di professionista impeccabile totalmente dedito alla causa della Casa milanese. Carlo Felice Trossi – CFT nel seguito – era in generale un pilota veloce dotato di una guida molto precisa secondo i critici più avvertiti del suo tempo, giudizio confermato dalle fotografie e dagli spezzoni di cinegiornali. Le foto mostrano inoltre uno stile di guida molto composto, aderente alla sua naturale eleganza. Era tuttavia discontinuo nella velocità e nei risultati, un fatto senz'altro dovuto alla salute cagionevole e al suo atteggiamento generale verso la vita. Quelli che erano probabilmente i prodromi della terribile malattia che lo portò ad una morte prematura causarono infatti ritiri per non specificati malori e in altri casi, anche se non spesso, appariva assai poco motivato.

Su ottantuno partenze effettive (vedi nota 1), CFT ha vinto 21 volte, una percentuale che da sola lo farebbe annoverare tra i migliori esponenti internazionali in uno dei periodi più ricchi di talento nella storia dell'automobilismo sportivo. Due di queste vittorie furono conseguite in Grandes Epreuves, cioè nei Grandi Premi organizzati dagli automobile club nazionali, oggi dette "di Formula 1", 5 in altre corse rette dalla massima formula per vetture Grand Prix, specialità oggi non più praticata, 7 per voiturettes, una categoria simile all'odierna "Formula 2" ma allora assai più importante, 2 per vetture sport in circuito e 5 vittorie assolute in corse in salita, così dimostrando uno spiccato eclettismo. Si possono poi aggiungere cinque vittorie in batterie per gare composte di batterie e finale.

La precisione di guida lo portava a eccellere nei circuiti cittadini: 13 delle sue vittorie furono ottenute su tracciati di quel tipo e così anche nelle corse in salita, tuttavia praticate da lui molto sporadicamente dopo la vittoria nel campionato europeo della montagna del 1933. A testimonianza di ciò, CFT fece il miglior tempo in prova e il record sul giro in edizioni distinte del Gran Premio di Monaco, l'antesignano delle corse di quel tipo, ma va rilevato tuttavia che tre delle sue maggiori vittorie ebbero luogo in circuiti completamente diversi: Bremgarten a Berna, Nürburgring e Pescara, considerate tra le più difficili e complete piste di tutte le epoche.

La carriera sportiva di Trossi si suddivide in tre periodi molto ben definiti. Dopo un brevissimo noviziato durante il 1931, dal 1932 al 1935 CFT corse con le Alfa Romeo della Scuderia Ferrari; dal 1936 al 1939 per la casa Maserati nella categoria voiturettes e nei Grandi Premi (in questi ultimi escluso il 1937 in cui la Maserati non aveva una macchina e vi fu quindi un breve ritorno alla Scuderia Ferrari esclusivamente per quelle corse) e infine dal 1940 al 1948 come pilota ufficiale dell'Alfa Romeo.

Dopo tre corse in salita a cui partecipò durante il 1931, CFT decise di imboccare la via dei Grandi Premi. La normale alternativa praticata dalla quasi totalità dei piloti privi di contratto con una casa produttrice era quella di acquistare una macchina e di farla preparare privatamente, tuttavia il risultato ottenuto in generale non metteva pilota e macchina alla pari dei pochi "ufficiali". La famiglia Trossi era certamente in gra-

Alessandro Silva. Professore di Matematica in pensione dall'Università di Roma La Sapienza. Ordinario dal 1980. È stato membro dell'Institute for Advanced Study di Princeton. Ha anche insegnato presso le Università di New York at Stony Brook, San Diego e Parigi. È socio dell'AISA e della SAH (Society of Automotive Historians).

do di sostenere una spesa del genere, ma questa soluzione non era pari ai desideri del pilota. Era nata però a cavallo degli anni Venti e Trenta una terza via, quella della Scuderia Ferrari, l'unica organizzazione indipendente di alto livello che avesse le sue macchine e fosse in grado di prepararle alla pari di quelle ufficiali. Gli eventi fecero sì che alla fine del 1931 CFT e Enzo Ferrari avessero bisogno l'uno dell'altro. Trossi voleva una macchina competitiva al massimo mentre Ferrari voleva disfarsi dell'azionista di maggioranza della Scuderia, la famiglia Caniato di Ferrara, che desiderava uscire trovandosi in disaccordo coll'evoluzione della Scuderia verso un'organizzazione di vaste dimensioni, professionalmente orientata. La Scuderia era stata fondata alla fine del 1929 e già nel 1930 Ferrari aveva messo Nuvolari sotto contratto comprando per lui un'Alfa Romeo P2. Al contrario, l'intendimento dei Caniato, che possedevano 130 delle 200 azioni della Scuderia, era di disporre di un'organizzazione che preparasse le macchine e si occupasse della logistica per una clientela di piloti dilettanti, ciò che era quanto di più lontano dalle ambizioni di Ferrari. CFT allora si rese disponibile per rilevare la loro quota. Alla fine del 1931, Trossi si trovò in questo modo presidente della Scuderia Ferrari all'età di 23 anni.

L'approccio di Trossi alle corse fu graduale nonostante avesse le macchine della Scuderia a disposizione. Nei primi sei mesi del 1932 vinse due corse in salita (Vermicino-Rocca di Papa e Biella-Oropa) partecipando in totale ad appena cinque corse tutte con le Alfa Romeo 8C 2300. Un risultato molto notevole fu il secondo posto alle Miglia in coppia col suo amico, anch'egli di famiglia biellese, Tonino Brivio. L'esordio al volante di una macchina della categoria Corsa avvenne alla Pontedecimo-Giovi su una 8C 2300 Monza. CFT non corse la seconda metà dell'anno per motivi che non sono stati reperiti e si ripresentò nell'aprile 1933 a Monaco (5°) e ad Alessandria (2°), infilando poi quattro vittorie consecutive a Firenze e Pescara (sport), Pontedecimo-Giovi e Gaisberg (salita) e concludendo la stagione con un secondo posto assoluto allo Stelvio e una vittoria al Monte Ceneri nel Canton Ticino diventando così Campione Europeo della Montagna. L'esordio su Alfa Romeo P3 monoposto della Scuderia avvenne nella corsa svizzera. Nel 1934 Trossi era ormai diventato terza guida della Scuderia, dietro Varzi e Chiron, al volante delle Alfa Romeo P3, vincendo i Gran Premi di Montreux e Vichy e quello di casa a Biella e tralasciando l'attività delle corse in salita. Molto rallentata fu l'attività del 1935 a causa di vari impegni tra cui l'allestimento della originalissima Trossi-Monaco. Nel frattempo le vetture della Scuderia Ferrari stavano diventando obsolete. Ne conseguiva una mancanza di risultati, nonostante gli sforzi di Nuvolari, e l'unica maniera possibile di avere macchine più valide era di rendere istituzionale il rapporto con l'Alfa Romeo divenendone di fatto la squadra corse, così da ottenere nuove vetture. Trossi non serviva più e uno scarno comunicato ne segnalò le dimissioni da presidente della Scuderia verso la fine del 1935. Iniziò così il secondo periodo della carriera di CFT, che si accordò con gli amici torinesi Piero Dusio e Gino Rovere per correre con vetture Maserati. Dusio gli mise a disposizione una Maserati 8VRi acquistata per la sua Squadra Torino per i Grandi Premi del 1936 e Rovere, al momento presidente della Maserati, un contratto per la guida della nuova 6CM 1.500 per le corse delle voiturettes. La 8VRi – una delle meno efficaci Maserati mai costruite perché di concezione troppo complessa per le possibilità dell'azienda – si rivelò fonte di continua insoddisfazione mentre di grande successo fu la sua stagione al volante della 6 cilindri 6CM, costruita per controbattere le ERA britanniche che avevano preso il sopravvento sulle 4 cilindri bolognesi nella classe 1.500. Trossi vinse le corse voiturettes di Milano, Livorno, Lucca e Modena, che, con altri piazzamenti, gli valsero il conseguimento del titolo di Campione Italiano classe 1.500 Corsa, e quella prestigiosissima dell'Eifelrennen 1.500 sulla pista del Nürburgring. Nel 1937 accettò di tornare a guidare le 12 cilindri Alfa Romeo della Scuderia Ferrari nei Grandi Premi, un'altra esperienza frustrante probabilmente non lenita da una vittoria in una corsa secondaria a Genova. Questo impegno rallentò la sua partecipazione alle corse delle 1.500 con la 6CM Maserati, tuttavia vittorie a Lucca e Napoli e qualche piazzamento gli permisero di essere ancora in lizza per il Campionato Italiano della categoria prima dell'ultima corsa della stagione a Campione d'Italia. Per l'unica volta nella sua carriera, CFT andò sopra le righe, finendo contro un muro nella finale, e rompendo la macchina di un altro pilota che aveva sostituito in seguito, lasciando così il titolo al genovese Ettore Bianco. Nel 1938, la Maserati produsse un capolavoro con la tre litri 8CTF per la nuova formula dei Grandi Premi, una macchina che si rivelò almeno altrettanto veloce delle Frecce d'Argento tedesche. Tuttavia, la sua mancanza di sviluppo impedì a CFT di portare a compimento, dopo aver guidato la corsa, le velocissime apparizioni a Tripoli, Livorno e Pescara. Messe in vendita le tre 8CTF costruite, per il 1939 la Maserati sfornò una nuova 1.500, la 4CL, che Trossi portò al debutto senza fortuna a Tripoli e Napoli.

Alla fine della stagione, CFT fu ingaggiato dall'Alfa Romeo per la squadra ufficiale, così iniziando il terzo periodo della sua carriera. Nel 1940 partecipò a due sole corse prima della entrata in guerra dell'Italia, la prima a Tripoli con la formidabile 158, ove si piazzò terzo, e alla cosiddetta Mille Miglia in circuito con

una molto meno efficace 6C 2500 tipo 256 berlinetta Touring. Della squadra Alfa Romeo del 1940, Farina e Trossi erano rimasti nel 1946 sotto contratto insieme ad Achille Varzi che era stato ingaggiato in una data che non gli aveva permesso di partecipare alle poche corse del 1940, e contatti furono presi con Jean-Pierre Wimille. Il nuovo direttore generale dell'Alfa Romeo Pasquale Gallo dichiarò che l'effetto desiderato di un'eventuale partecipazione alle gare risiedeva nel valore commerciale acquisito, piuttosto che nel solo prestigio e che la loro scelta dipendeva solo da questo aspetto. L'Alfa Romeo non poteva, aggiungeva Gallo, correre il rischio di consumare pneumatici e carburante senza alcun ritorno sostanziale[3]. E' anche possibile vedere dai documenti della direzione che un alone di incertezza aveva inopinatamente circondato l'eccezionale tipo 158. Le Maserati erano descritte come un avversario assai più difficile di quanto fosse mai stato e l'idea di partecipare al Grand Prix a Nizza il lunedì di Pasqua, la prima corsa internazionale del dopoguerra, fu rifiutata, nonostante le pressioni dei piloti che avevano designato Trossi come portavoce della loro decisione di rinunciare ai premi pur di gareggiare. Dopo molte discussioni e ripensamenti, fu deciso finalmente di ritornare alle corse colle vetture del tipo 158 al Grand Prix des Nations in calendario a Ginevra per il luglio 1946, in considerazione dell'importanza del mercato svizzero per l'Alfa Romeo. Tuttavia per soddisfare il nuovo assunto Wimille due vetture furono in precedenza inviate a St. Cloud il mese di giugno ove Wimille e Farina furono costretti al ritiro per noie alla frizione, una componente che non era stata controllata dal 1940. Non ci si poteva ovviamente rendere conto di aver assistito all'ultima sconfitta delle Alfa Romeo 158 prima di una striscia di vittorie consecutive, terminata solo il 14 luglio del 1951.

Dal luglio 1946 al 1948 l'Alfa Romeo modello 158 prese parte ad altre 11 corse vincendole tutte. CFT partecipò a nove di queste vincendone tre: il Circuito di Milano del 1946, il Gran Premio d'Italia del 1947 e il Gran Premio d'Europa e di Svizzera del 1948. Queste ultime due, in quanto Grandes Epreuves, sono da considerarsi le più prestigiose vittorie della carriera di CFT sebbene ottenute "scortato" ma non attaccato da Varzi e Wimille rispettivamente, in seguito agli stringenti ordini di scuderia in vigore nella squadra. Nelle sei corse restanti, CFT si classificò due volte secondo e due volte terzo, una volta sesto, ritirandosi solo in un'occasione.

Subito dopo la vittoria a Berna, Trossi, in pessime condizioni di salute e fortemente colpito dalla morte di Varzi durante le prove, rimase in Svizzera, ricoverato in una clinica. Fu rimesso in piedi e riapparve a Torino per il Gran Premio d'Italia, corso in condizioni meteorologiche assai difficili, in cui fu sostituito da Sanesi durante la corsa. L'ultima gara di CFT fu il Gran Premio di Monza nell'ottobre del 1948, in occasione della riapertura dell'autodromo ove Trossi apparve aver riacquistato la sua velocità, ma la sua situazione di salute precipitò poco dopo fino alla morte avvenuta in una clinica milanese il 9 maggio 1949.

Note

1 Batterie e finale di una stessa corsa sono unificate in questa numerazione, come la doppia salita al Keßelberg nel 1934. Non sono altresì contate le iscrizioni a corse in cui il pilota non si è presentato alla partenza eccetto il Prix de Berne del 1937 in cui CFT partecipò attivamente alle prove ufficiali e il Mountain Trophy a Brooklands sempre nel 1937 in cui la sua macchina non fu riparata in tempo dopo il ritiro in una precedente gara dello stesso meeting.

2 Enzo Ferrari, *Piloti che gente...*, Conti, Bologna 3ª ed., 1985 e *Le mie gioie terribili*, Cappelli, Bologna, 1962.

3 Si veda il verbale del Consiglio di Gestione del 15 aprile 1946.

1. 1931 – 21 giugno – VI Biella-Oropa

Gara in Salita. Km 11,030. Dislivello 739 m
Categoria: Vetture Sport
Risultato: 8° assoluto su 25 arrivati
Vettura: Mercedes-Benz SS 7.069 cc, spider Pinin Farina, telaio 35944, motore 71818, targa VC 4435
Numero di Gara: (X)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura	Piazzamento di classe
1° Antonio Brivio	(X) 9' 43"	Alfa Romeo 6C 1750 GS	1° oltre 1.500 cc
2° Archimede Rosa	(X) 9' 49"	OM 665 SSMM	2° oltre 1.500 cc
3° Piero Dusio	(X) 10' 9"3/5	Alfa Romeo 6C 1750 GS	3° oltre 1.500 cc
[...]			
8° Carlo Felice Trossi	(X) 10' 16"	Mercedes-Benz SS	7° oltre 1.500 cc

L'esordio di CFT ha luogo nella gara di casa, la corsa in salita da Biella al Santuario di Oropa. La ripida strada, stretta e tortuosa, non permette all'enorme Mercedes di sviluppare la sua grande potenza. L'altro grande pilota biellese degli anni Trenta, Antonio "Tonino" Brivio, amico e rivale di CFT, di tre anni più anziano, più esperto e già membro della Scuderia Ferrari, è invece capace di sfruttare completamente l'agilità della sua Alfa Romeo a dispetto di un pneumatico sgonfio per gli ultimi due chilometri di corsa. *"Il Biellese"*[1], un foglio bisettimanale di cronaca locale, testimonia la notorietà della famiglia Trossi nella città laniera: *"[...] ed ecco il conte Carlo Fclice Trossi, centro di aspettativa e di speranza di tutta una folla [...]"* evidentemente dimenticando di essere in presenza di un esordiente. Il cronista non riesce poi a nascondere la delusione per il risultato e spende poche parole per il vincitore, benché anche lui biellese di origine, nato in una famiglia di proprietari terrieri del circondario ma, ahimé, abitante a Milano.

1. *Il Biellese*, 23 giugno 1931.

2. 1931 – 28 giugno – VIII Pontedecimo-Giovi

Gara Internazionale in Salita. Km 9,760. Dislivello 374 m
Categorie: Vetture Sport e Corsa
Risultato: 5° assoluto su 49 arrivati
Vettura: Mercedes-Benz SS 7.069 cc, spider Pinin Farina, telaio 35944, motore 71818, targa VC 4435
Numero di Gara: (17)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura	Piazzamento di classe
1° Pietro Ghersi*	(70) 6' 53"1/5	Maserati 26M	
1° Tazio Nuvolari*	(53) 6' 53"1/5	Alfa Romeo 8C 2300	
3° Baconin Borzacchini	(14) 6' 57"3/5	Alfa Romeo 8C 2300 Zagato	1° oltre 1.500 cc sport
[...]			
5° Carlo Felice Trossi	(17) 7' 10"	Mercedes-Benz SS	2° oltre 1.500 cc sport

* Pari merito.

Il fine-settimana successivo CFT porta la Mercedes alla più importante Pontedecimo-Giovi, un tracciato più veloce della Biella-Oropa e con fondo in macadam. Nella categoria Sport è battuto dal solo Baconin Borzacchini sulla nuova Alfa Romeo 8C 2300 spider Zagato, macchina che si rivelerà imbattibile nella categoria Sport per diversi anni. Solo 17" lo separano dai vincitori a pari merito Ghersi e Nuvolari che guidavano vetture della categoria Corsa. I commenti sottolineano l'estrema precisione della guida del quasi esordiente pilota.
Il pilota biellese avrà trovato elettrizzante il fatto di aver superato di 19 secondi la Mercedes-Benz SSK (una versione ancora più potente, ma più leggera e maneggevole della SS) guidata da Gildo Strazza, corridore espertissimo e veloce. Ciò non ostante CFT acquistò la macchina di Strazza sui due piedi. Dopo averla rivenduta e ricomprata, la fece ricarrozzare in modo spettacolare. La macchina è ancora in esistenza in una collezione americana ed è la stella dei concorsi di eleganza a cui partecipa.

3. 1931 – 9 agosto – VIII Aosta-Gran San Bernardo

Gara in Salita. Km 34,300. Dislivello 1.890 m
Categoria: Vetture Sport
Risultato: 4° assoluto su 18 arrivati
Vettura: Mercedes-Benz SSK 7.069 cc, telaio 36038, motore 77644, targa VC 4944
Numero di Gara: (12)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura	Piazzamento di classe
1° Gianni Battaglia	(21) 30' 59"	Alfa Romeo 6C 1750 GS	1° oltre 1.500 cc
2° Piero Dusio	(29) 31' 30"2/5	Alfa Romeo 6C 1750 GS	
3° Guglielmo Carraroli	(11) 31' 36" 1/5	Alfa Romeo 8C 2300	
4° Carlo Felice Trossi	(12) 31' 36"1/5	Mercedes-Benz SS	4° oltre 1.500 cc

L' Aosta-Gran San Bernardo era la corsa in salita europea col massimo dislivello. Di pendenza pressoché costante, l'interminabile tracciato aveva fondo naturale, una caratteristica mantenuta ancora nell'ultima edizione (1957) nella parte finale in territorio svizzero. Sopra i 2.000 m di quota il fondo era sassoso. Il grande dislivello poneva importanti problemi di preparazione delle vetture, poiché la variazione repentina di pressione per un'altezza di quasi due chilometri interferiva sulla carburazione in modo sostanziale. Quindi stava all'abilità dei preparatori il trovare un non facile compromesso e queste difficoltà riducevano il numero degli iscritti e aumentavano i ritiri. In questa ultima edizione dell'anteguerra, l'agilità dell'Alfa Romeo 6C 1750 prevalse facilmente sulle grosse cilindrate con Battaglia e Dusio davanti a Carraroli e Trossi che avevano perdipiù gareggiato sotto la pioggia. Il gentleman driver di Luino Gianni Battaglia ottenne un'inaspettata vittoria che costituì il culmine della carriera. La gara di CFT mostrò tuttavia un continuo miglioramento delle sue capacità di guida e la qualità della preparazione della vettura. La sua prestazione molto probabilmente contribuì a consolidare la sua ambizione di intraprendere la carriera di corridore automobilistico al più alto livello. L'inviato de *La Stampa*, il noto Ernesto Tron, si rivelò buon profeta, così commentando: *"[...il risultato] torna a grandissimo onore del giovane e coraggioso guidatore, il quale, se riuscirà a moderare la sua naturale impetuosità, e diciamo pure la sua imprudenza, ha certo molte probabilità di far figurare bene e sovente il proprio nome nelle cronache sportive."*[1]

1 *La Stampa*, 10 agosto 1931.

4. 1932 – 24 gennaio – Coppa Gallenga. XI Criterium di Roma

Gara in Salita. Vermicino-Rocca di Papa (Madonna del Tufo). Km. 14,400. Dislivello 560 m
Categoria: Vetture Sport e Corsa
Risultato: 1° assoluto su 17 arrivati
Vettura: Alfa Romeo 8C 2300 doppio baquet, châssis corto n. 2111016, motore n. 2111016, targa VC 5232
Numero di Gara: (9)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura	Piazzamento di classe
1° Carlo Felice Trossi	(9) 9' 6"4/5	Alfa Romeo 8C 2300	1° oltre 2.000 cc sport
2° Cesare Renzi	(10) 9' 10"3/5	Bugatti T44	
3° "Rover"[1]	(8) 9' 24"1/5	Itala 65 compr.	

Come nelle intenzioni, la rampa di lancio della carriera automobilistica di CFT fu l'acquisizione della quota maggioritaria della Scuderia Ferrari. Su una delle Alfa Romeo 8C 2300 della Scuderia, CFT si impose nella classica salita romana Vermicino-Rocca di Papa effettuata nel 1932 in una data inusuale, il 24 di gennaio. Il tracciato era molto vario, addirittura comprendeva un tratto in discesa e nel 1932 aveva ancora un fondo naturale, ma non era difficile. Il punto chiave era l'attraversamento della piazza di Frascati, una lunghissima curva da effettuarsi in un piazzale aperto, in cui la *valentia* del pilota si misurava nella scelta della traiettoria. Si trattava della prima vittoria di CFT, non molto gloriosa va detto, con solo 4 secondi di vantaggio su Cesare Renzi, un anziano dilettante romano al volante di una Bugatti molto turistica. Un cronista rilevò che CFT aveva infatti gareggiato *"senza chiedere troppo dalla sua Alfa 2300"* ma tuttavia *"ha saputo guidarla con calma e abilità e condurla ad una vittoria che più di tutto lo mette in buona luce come promettente pilota"*.[2] La macchina vincitrice era registrata a nome di Trossi, ma era stata acquistata dalla Scuderia Ferrari nel settembre precedente e poi riacquistata poco dopo questa corsa. Aveva il minimo di carrozzeria e oggi esiste con carrozzeria spider Zagato costruita nel tardo 1932.

1 Lelio Pellegrini Quarantotti.
2 *Il Littoriale*, 25 gennaio 1932.

5. 1932 – 24 marzo – XVIII Course de Côte de la Turbie

Gara Internazionale in Salita. Km 6,300. Dislivello 450 m
Categoria: Vetture Sport e Corsa
Risultato: 10° assoluto su 48 arrivati
Vettura: Mercedes-Benz
Numero di Gara: (115)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura	Piazzamento di classe
1° Jean-Pierre Wimille	(107) 3' 52"3/5	Bugatti T54	
2° René Dreyfus	(119) 3' 54"3/5	Maserati 25M	
3° Louis Decaroli	(122) 3' 59"1/5	Bugatti sport	
4° Charly Jellen	(104) 3' 59"2/5	Bugatti T35B	
5° Manfred von Brauchitsch	(106) 4' 1"4/5	Mercedes-Benz SSKL	1° fino a 8.000 cc sport[1]
[...]			
10° Carlo Felice Trossi	(115) 4' 23"1/5	Mercedes-Benz SS	2° fino a 8.000 cc sport

Dall'inizio del secolo, la Semaine Internationale de Nice accoglieva sulla Costa Azzurra automobilisti e mondanità da tutta Europa. Una delle prove era la salita da Nizza al Colle della Turbie, la sede di un grande monumento romano dell'epoca di Augusto che segnava il confine geografico tra l'Italia e la Gallia. Il tracciato segue ancora oggi il percorso della Via Julia Augusta che congiungeva la Gallia Cisalpina e la Gallia Transalpina a mezza costa e che modernamente è chiamata la Grande Corniche. CFT partecipò con uno spider su telaio Hispano-Suiza al Concorso di eleganza di Monaco e con una delle sue Mercedes alla corsa in cui si piazzò secondo di classe dietro a Manfred von Brauchitsch che guidava una SSKL, versione corsaiola dello stesso modello. Fu l'ultima corsa di CFT con una Mercedes.

1 Può sembrare strano il limite di 8.000 cc. In realtà si trattava del limite di cilindrata per la classe A del regolamento internazionale.

6. 1932 -10 aprile – X Mille Miglia

Gara Internazionale di velocità su strada. Km 1.639,7
Categorie: Vetture Sport, Guida Interna e Utilitarie
Risultato: 2° assoluto su 42 arrivati e 88 partiti, copilota Antonio "Tonino" Brivio
Vettura: Alfa Romeo 8C 2300 spider Zagato su châssis corto n. 2111029, motore n. 2111029, targa MO5572
Numero di Gara: (83)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura	Piazzamento di classe
1° Baconin Borzacchini-Amedeo Bignami	(106) 14h 55' 19,2"	Alfa Romeo 8C 2300	1° oltre 1.500 cc sp.
2° Carlo Felice Trossi-Antonio Brivio	(83) 15h 10' 59,0"	Alfa Romeo 8C 2300	2° oltre 1.500 cc sp.
3° Luigi Scarfiotti-Guido d'Ippolito	(89) 15h 44' 41,3"	Alfa Romeo 6C 1750	3° oltre 1.500 cc sp.

Il salto di qualità nella carriera di CFT come pilota automobilistico avvenne poche settimane dopo alla Mille Miglia. L'Alfa Romeo, scottata dalla sconfitta dell'anno precedente per mano della Mercedes, preparò con grande cura quattro nuovi spider 8C 2300 Touring con una squadra di guidatori fortissima comprendente Borzacchini, Campari, Caracciola e Nuvolari. La Scuderia Ferrari presentava a sua volta cinque spider 8C 2300 Zagato con Carraroli, P. Ghersi, Tadini, Siena-Taruffi e Trossi-Brivio e diverse 6C di clienti. Nuvolari, Caracciola e Campari si alternarono al comando per poi ritirarsi, così che Borzacchini prese il comando dopo 9 ore e mezza di corsa dopo una velocissima parte di ritorno da Roma dove era transitato con 19 minuti di ritardo da Caracciola. Trossi e Brivio dopo un inizio prudente portarono la 8C 2300 Zagato della Scuderia Ferrari ad un valido secondo posto a 15 minuti dai vincitori, che per le Mille Miglia era considerato un ritardo più che accettabile. I due gentiluomini biellesi (come erano chiamati in quasi tutti i resoconti) partirono piano arrivando al controllo di Bologna 14[i], 5 minuti dietro a Nuvolari, a Firenze erano noni, a Siena decimi, ma già quinti a Roma, a cinque minuti da Borzacchini, sesti a Terni, superati dalla 6 cilindri di Scarfiotti-d'Ippolito, presto ri-superata al controllo di Spoleto. Trossi-Brivio mantennero il quinto posto ai successivi controlli di Perugia, Gubbio, Tolentino, Macerata ed Ancona, per salire al quarto posto al secondo passaggio a Bologna e finalmente al secondo posto a Treviso. Il loro ritardo di 15 minuti a Bologna si stabilizzò fino all'arrivo, a testimonianza di una grande maturità sia nella conduzione della gara che nel risparmio

7. 1932 – 19 giugno – IX Pontedecimo-Giovi

Gara Internazionale in Salita. Km. 9,760. Dislivello 374 m
Categorie: Vetture Sport e Corsa
Risultato: 7° assoluto su 58 arrivati
Vettura: Alfa Romeo 8C 2300 Monza[1]
Numero di Gara: (63)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura	Piazzamento di classe
1° Baconin Borzacchini	(9) 8' 09"1/5	Alfa Romeo 8C 2300 spider Touring	
2° Gianni Battaglia	(23) 8' 21"4/5	Alfa Romeo 6C 1750 GS	
3° Tazio Nuvolari	(65) 8' 25"	Alfa Romeo 8C 2300 Monza	1° oltre 1.100 cc Corsa
[...]			
7° Carlo Felice Trossi	(63) 8'34"3/5	Alfa Romeo 8C 2300 Monza	2° oltre 1.100 cc Corsa

L'edizione 1932 della corsa genovese passò alla storia come la più imprevedibile. Svoltasi sotto una specie di diluvio che mostrò la totale insufficienza del fondo stradale in macadam in tali condizioni e con la tecnica di ancorizzazione dei pneumatici ancora di là da venire, la classifica finale sembrò, come scrisse Giovanni Lurani, *"[...]che si poteva fare giocando coi bussolotti"*.[2] Sia Nuvolari sia Trossi al volante delle Alfa Romeo 8C 2300 Monza della Scuderia Ferrari non poterono sviluppare tutta la potenza delle loro macchine, di gran lunga la maggiore tra le macchine in gara e dovettero limitarsi al primo e secondo posto in classe. I dieci secondi di differenza nei loro tempi finali, mostrano che CFT aveva compiuto ancora qualche passo in avanti in vista di poter competere con i più grandi.

1 Le Alfa Romeo 8C 2300 Monza a disposizione della Scuderia Ferrari per questa gara erano gli châssis 2111030/31/32 ed una quarta non identificata. Non sappiamo come furono distribuite tra i piloti Nuvolari, Trossi, Ghersi e Tadini.
2 Giovanni Lurani, *Corse nel Mondo,* 2ª ed., Edisport, Milano, 1955. Pag. 97.

8. 1932 – 29 giugno – VII Biella-Oropa

Gara in Salita. Km 11,030. Dislivello 739 m
Categoria: Vetture Sport
Risultato: 1° assoluto su 25 arrivati
Vettura: Alfa Romeo 8C 2300 doppio baquet su châssis corto 2111016, motore n. 2111016, targa MO-5519
Numero di Gara: (35)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura	Piazzamento di classe
1° Carlo Felice Trossi	(35) 9' 4,2"	Alfa Romeo 8C 2300 spider	1° oltre 1.100 cc
2° Antonio Brivio	(33) 9' 17,1"	Alfa Romeo 8C 2300 spider	
3° Gianni Battaglia	(32) 9' 45,2"	Alfa Romeo 6C 1750 GS	

La rivincita della corsa dell'anno precedente vinta da Brivio si svolse a parità di macchina; *"[...] il motivo principale della prova automobilistica sarà data dal duello Trossi-Brivio, che da giorni ha dato vita a discussioni, indiscrezioni e scommesse [...]"*.[1] CFT mostrò una superiore qualità velocistica rispetto al suo più riflessivo rivale concittadino, una caratteristica spesso mantenuta nel futuro; *"Trossi, ha vinto in grande stile, come sa fare lui con la sicurezza del dominatore. La sua corsa spettacolosa è stata accompagnata dall'urlo incitatore* [sic!] *di una folla immensa che non aveva ormai occhi ed applausi che per lui"*.[2]

1 *Il Popolo Biellese*, 27 giugno 1932.
2 *Il Biellese*, 1° luglio 1932. I due giornali locali, i bisettimanali *Il Popolo Biellese* e *Il Biellese*, si divisero presentazione e resoconto della gara, a causa dei diversi giorni di edizione.

9. 1933 – 8/9 aprile – XI Mille Miglia

Gara Internazionale di velocità su strada. Km 1.650
Categorie: Vetture Sport, Guida Interna e Utilitarie
Ritirato per incidente, copilota Antonio "Tonino" Brivio
Vettura: Alfa Romeo 8C 2300 spider Zagato, châssis corto n. 2111119, motore n. 2111119, targa MO 6311
Numero di Gara: (87)

Dopo la Biella-Oropa, CFT prese un lungo sabbatico dalle corse automobilistiche, per riapparire alle Mille Miglia nell'aprile successivo per rinverdire il posto d'onore del 1932, sempre in coppia con Tonino Brivio. Quest'anno però erano elencati tra i favoriti della gara. La corsa iniziava con un rettilineo di circa 10 km fino all'abitato di Manerbio ove si incontrava la prima curva per imboccare il ponte sul torrente Mella. Contrariamente all'anno precedente, CFT alla guida partì ad alta velocità e arrivò troppo veloce in quel punto con la conseguenza che, dopo l'urto col parapetto, Brivio si trovò proiettato sul greto del fiume, rimanendo per fortuna incolume. La loro corsa ebbe così un termine subitaneo. La macchina (appena consegnata nuova alla Scuderia Ferrari!) era irreparabilmente distrutta, anche se la targa apparve ancora su altre macchine della Scuderia per un paio d'anni, dopo di che ogni traccia fu persa.

10. 1933 – 23 aprile – V Grand Prix de Monaco

Gara Internazionale di velocità in circuito, 100 giri per 318 km
Categoria: Corsa Formula Libera
Risultato: 5° a tre giri
Vettura: Alfa Romeo 8C 2600 Monza
Numero di Gara: (32)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Achille Varzi	(10) 3h 27' 49"2/5	Bugatti T51
2° Mario Umberto Borzacchini	(26) 3h 31' 49"2/5	Alfa Romeo 8C 2600 Monza
3° René Dreyfus	(8) 99 giri	Bugatti T51
4° Louis Chiron	(16) 97 giri	Alfa Romeo 8C 2600 Monza
5° Carlo Felice Trossi	(32) 97 giri	Alfa Romeo 8C 2600 Monza

CFT raggiunse lo status di pilota di Gran Premio dopo una graduale scalata con la partecipazione al Gran Premio di Monaco del 1933 a cui era iscritto con un'Alfa Romeo 8C 2300 della Scuderia Ferrari.
Questa edizione del Gran Premio è famosissima per il duello tra Achille Varzi e Tazio Nuvolari durato dal quarto al 99° dei 100 giri della corsa. Nessuno è riuscito a contare il numero dei diversi sorpassi per giro effettuati tra loro dai due contendenti, finché al penultimo giro, dopo l'entrata del tunnel (allora non illuminato) con Nuvolari in testa, si vide uscire il solo Varzi e tempo dopo Nuvolari col cofano fumante. La corsa fu resa ancora più appassionante da Borzacchini e PhiPhi Etancelin che seguirono i due assi italiani a non più di un secondo di distanza per sessanta giri, senza tuttavia riuscire ad attaccarli, prima di alzare bandiera bianca.
CFT, probabilmente conscio di correre gomito a gomito con grandi piloti (i più grandi del momento, escluso Caracciola che aveva avuto un terribile incidente nelle prove) partì questa volta con circospezione. Dal 10° posto sulla griglia, passò 14° al decimo giro, al 20° era risalito in decima posizione e all'ottava al 30°. Al 37° giro fu doppiato da Varzi e Nuvolari, ma era risalito al settimo posto, posizione che mantenne fino al 60° giro quando passò in sesta posizione per poi stabilirsi in quinta dal 70° giro, avendo però perso un altro giro. Sorpassato da Chiron negli ultimi giri, si piazzò tuttavia quinto alla fine per il ritiro di Nuvolari, con tre giri di ritardo da Varzi. Scrisse Charles Faroux su *L'Auto*: *"Trossi un pilota abile e preciso"*[1], il che, detto dal Gran Sacerdote del giornalismo automobilistico, era più di una consacrazione. Così si espresse Italo Luraschi su *Auto Italiana*: *"Il Conte Trossi, nuovo a questo genere di gara, ha avuto un ottimo comportamento che lo classifica fra i migliori campioni internazionali del volante."* [2]
Il risultato della gara convinse la Scuderia Ferrari a intavolare trattative per l'acquisto delle Alfa Romeo P3 che la fabbrica aveva ritirato alla fine del 1932. L'aumento della cilindrata a 2600 cc in alcuni esemplari delle sue Alfa Monza si rivelò un semplice provvedimento tampone e l'aumento della potenza causava rotture in organi fondamentali.

Nella prima metà della stagione la Bugatti T51 e la nuova Maserati 8CM si dimostrarono superiori.

1 *L'Auto*, 23 aprile 1933.
2 *L' Auto Italiana*, n. 12, 30 aprile 1933.

11. 1933 – 30 aprile – IX Circuito Pietro Bordino, Alessandria

Gara Internazionale di velocità in circuito, due batterie di 8 giri per 64 km, finale di 15 giri per 120 km
Categoria: Corsa Formula Libera
Risultato: 2° nella seconda batteria e 2° in finale
Vettura: Alfa Romeo 8C 2600 Monza
Numero di Gara: (16)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
II batteria		
1° Giovanni Minozzi	(44) 32' 22"1/5	Bugatti T35C
2° Carlo Felice Trossi	(16) 32' 23"3/5	Alfa Romeo 8C 2600 Monza
3° Federico Valpreda	(20) 32' 55"	Maserati 26M
Finale		
1° Tazio Nuvolari	(14) 1h 2" 21"2/5	Alfa Romeo 8C 2600 Monza
2° Carlo Felice Trossi	(16) 1h 2' 25"2/5	Alfa Romeo 8C 2600 Monza
3° Antonio Brivio	(10) 1h 5' 41"1/5	Alfa Romeo 8C 2600 Monza

Il Circuito di Alessandria fu tormentato nella sua decennale esistenza dalla sfortuna per non essersi mai svolto in una giornata di sole. Spesso la gara intera o parti di essa furono disputate sotto una pioggia battente. In ultimo, un diluvio biblico causò gravi incidenti nell'edizione del 1934 che ne provocarono la dismissione. Nel 1933, alla fine della prima batteria vinta da Nuvolari a 144,3 km/h, cominciò a piovere. La pioggerella si trasformò in pioggia scrosciante all'inizio della seconda batteria. Essa fu vinta da Giovanni Minozzi alla media di soli 118,6 km/h. CFT prudentemente si tenne alla larga, terminando secondo con lievissimo distacco da Minozzi, garagista milanese la cui maggiore distinzione sportiva era di essere nipote di Antonio Ascari, in quanto figlio di sua sorella Marianna, e quindi cugino di Alberto. Il diluvio continuò persino peggiorato durante la finale, vinta da Nuvolari a 115,5 km/h di media, cioè più lentamente di Minozzi nella seconda batteria. CFT finì secondo con un distacco di soli 4 secondi dopo aver incessantemente stuzzicato il grande mantovano costringendolo a forzare. Il suo impegno è testimoniato dal giro più veloce della finale a 122,7 km/h di media. Brivio, terzo, finì distaccato da Trossi di ben 3' 15"4/5 a parità di macchina, ancora a testimonianza di una maggiore velocità di base di CFT rispetto al suo amico/rivale.

12. 1933 – 30 aprile – IX Parma-Poggio di Berceto

Gara in Salita. 50,950 km. Dislivello 870 m
Categorie: Vetture Corsa, Sport, Utilitarie
Ritirato, guasto al motore
Vettura: Alfa Romeo 8C 2300 Monza
Numero di Gara: (73)

La Parma-Poggio di Berceto era una gara in salita sui-generis. Lunghissima (quasi 51 km), era contraddistinta da tre settori completamente diversi. Il primo, da Parma a Fornovo lungo la Valle del Taro, era composto da lunghi rettilinei, che diluivano la leggerissima salita in 22 chilometri e cinquecento metri. Poco dopo Fornovo la strada si impennava in una serie di sette tornanti (le scale di Piantonia) per arrivare al Passo di Monte Cassio dopo circa 16 km. Il tratto finale era una successione di brevi salite, una delle quali portava con due tornanti al punto più alto del percorso, la Sella di Monte Marino a 939 m s.l.m., e di discese che raggiungevano il Poggio di Berceto a 852 m s.l.m. dopo una dozzina di chilometri.[1]
Nel 1933 alla vigilia della corsa, erano indicati Giuseppe Campari su Maserati 3000 e CFT come i favoriti. Avvenne

che CFT ruppe il motore nel tratto veloce prima di Fornovo e Campari, largamente in testa, dovette percorrere gli ultimi 10 km con una gomma posteriore afflosciata e l'altra sulle tele. Vinse così Brivio, autore di una grande prova al volante di un'Alfa Romeo 8C 2300 spider Zagato, che oltre a vincere la categoria sport, fece anche il miglior tempo assoluto davanti a tutte le vetture da corsa.

1 Furono corse 15 edizioni della gara sul percorso completo, abbandonato nel 1955 per alcuni incidenti mortali nelle varie edizioni, e altre sei edizioni, dal 1962 al 1975, sul tratto Fornovo-Monte Cassio. Il record segnato da Mario Tadini su Alfa Romeo 12C-36 nel 1937 a 117,4 km/h di media non fu mai battuto.

13. 1933 – 11 giugno – I Circuito di Firenze

Gara di velocità in circuito. 30 giri per 141,1 km
Categoria: Vetture Sport
Risultato: 1° su 23 partenti
Vettura: Alfa Romeo 8C 2300 spider (probabilmente con motore rialesato a 2.600 cc e châssis n. 2111032)
Numero di Gara: (26)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura	Piazzamento di classe
1° Carlo Felice Trossi	(26) 1h 56' 45"2/5	Alfa Romeo 8C 2300 spider	1° oltre 1.500 cc
2° Gianni Battaglia	(X) 1h 57' 21"2/5	Alfa Romeo 8C 2300 Monza	
3° Eugenio Fontana	(X) 1h 58' 41"2/5	Alfa Romeo 8C 2300	

La gara cittadina di Firenze si era spostata dal Parco delle Cascine dove tre edizioni si erano disputate negli anni Venti ad un circuito sulla sponda opposta dell'Arno che dalla partenza raggiungeva Piazzale Michelangelo per stradine in cui era impossibile sorpassare, per poi rientrare sui viali fino al traguardo. Tecnicamente poco significativo, fu immediatamente abbandonato.[1] Le corse in circuito per vetture Sport avevano ormai soppiantato le molte corse di formula libera degli anni Venti, soprattutto grazie alla presenza di numerose e splendide Alfa Romeo 8C 2300. Otto di queste si presentarono alla partenza di questa gara, tre iscritte dalla Scuderia Ferrari per CFT, Foligno e Tadini, le rimanenti guidate da alcuni dei più forti dilettanti italiani. Un bizzarro sistema di partenze, reso necessario dalla ridotta sede stradale, vedeva le vetture inviate in corsa a tre per volta a distanza di dieci secondi da un "terziglio" (nel lessico del regolamento della corsa) all'altro. Di nuovo la corsa si svolse sotto l'acqua. CFT godeva di una manifesta superiorità di mezzo e di classe dopo il ritiro di Premoli e Biondetti e considerato il ritardo di Tadini. Però, sorteggiato tra gli ultimi a partire, si era dovuto impegnare a superare tutto il lotto dei concorrenti: *"[...] per trionfare sul circuito fiorentino, il simpatico e valoroso patrizio biellese ha dovuto sostenere una difficile, complessa lotta con avversari ben temibili: con Premoli dapprima che solo la sfortuna riusciva a piegare, togliendolo di gara per un guasto di macchina, e con Battaglia, poi, nel quale incontrava in competitore agguerrito e tenacissimo"* .[2] La media del vincitore fu ridicolmente bassa: 72 km/h, facendo risaltare di quale tipo fosse il circuito. Il citato Gianni Battaglia, ormai anch'egli dotato di un'Alfa Romeo 8C, arrivò secondo a 1' 16" di distacco, non proprio una sconfitta di stretta misura, come il cronista lasciava supporre.

1 L'inadeguatezza del circuito causò una collisione tra Checco Matrullo e Albino Pratesi, che procurò la morte di quest'ultimo.
2 *RACI*, n. 25, giugno 1933.

14. 1933 – 18 giugno – X Pontedecimo-Giovi

Gara Internazionale in Salita. Km 9,650. Dislivello 370 m
Categorie: Vetture Sport e Corsa
Risultato: 1° assoluto su 44 arrivati
Vettura: Alfa Romeo 8C 2300 Monza (con motore rialesato a 2.600 cc)
Numero di Gara: (57)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura	Piazzamento di classe
1° Carlo Felice Trossi	(57) 6' 40".	Alfa Romeo 8C 2600 Monza	1° oltre 1.500 cc Corsa
2° Mario U. Borzacchini	(55) 6' 40"1/5	Alfa Romeo 8C 2600 Monza	2° oltre 1.500 cc Corsa
3° Luigi Fagioli	(48) 6' 44"2/5	Maserati 26M 2800	3° oltre 1.500 cc Corsa

Una settimana dopo Firenze e finalmente col sole CFT ottiene una significativa vittoria battendo a parità di macchina l'espertissimo Borzacchini di un quinto di secondo (pari a 5 metri alla media del vincitore). La mancata partenza dei due superfavoriti della vigilia, Achille Varzi su Bugatti 5 litri per noie meccaniche durante le prove e Giuseppe Campari su Maserati 3.000 per rapporti inadatti, non più modificati dopo la sua grande vittoria al Gran Premio di Francia di una settimana prima, nulla toglie alla magnifica prestazione del pilota biellese. Trossi superò un gruppo di piloti di classe superiore a quelli battuti a Firenze, come l'asso Fagioli, terzo, Ghersi quarto e anche, più indietro nella classifica, Balestrero, il solito Battaglia, Comotti e Biondetti, così che *Il Biellese* poté affermare che: *"[...] l'autorevole giudizio dei tecnici presenti alla gara, torna gradito ai biellesi tutti che seguono con simpatia l'attività di questo audace signore del volante e ne ammirano le prodezze"*.

1 *Il Biellese* 20 giugno 1933.

15. 1933 – 2 luglio – V Internationales Gaisbergrennen

Gara Internazionale in Salita. Km 11,900. Dislivello 863 m
Categorie: Vetture Sport e Corsa
Risultato: 1° assoluto su 33 arrivati
Vettura: Alfa Romeo 8C 2300 Monza (con motore rialesato a 2.600 cc)
Numero di Gara: (56)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura	Piazzamento di classe
1° Carlo Felice Trossi	(56) 7' 42,57"	Alfa Romeo 8C 2600 Monza	1° 8.000 cc Corsa
2° Gigi Premoli	(54) 7' 50,29"	BMP-Maserati 3000	
3° Hans Stuber	(55) 7' 55,84"	Bugatti	

La montagna di Salisburgo, il Gaisberg, fu teatro di una corsa in salita per moto e auto dal 1929 – quando fu costruita la strada – al 1933. Essa fu ripresa dal 1957 al 1969 e dal 1932 al 1969 funse da prova austriaca del Campionato Europeo della Montagna. Il numero di piloti italiani nell'edizione 1933 superava la metà dei partenti e quello delle macchine italiane ancora di più. Trossi, in grande forma, vinse abbastanza tranquillamente, in un campo di partenti qualitativamente inferiore alla precedente Pontedecimo-Giovi, segnando di poco il nuovo record. Il record precedente apparteneva a Heinrich J. von Morgen (Bugatti T35B) dall'edizione del 1931 con 7' 44,5", poiché era utilizzato il cronometraggio al centesimo di secondo.[2] L'eco della vittoria di Trossi arrivò alla città del pilota: *"A lui il fervido alalà di tutti gli sportivi biellesi"*.[3]

1 Al Gaisberg 1933 le classi A, B, C, D erano raggruppate in un'unica classe da 2.001 a 8.000 cc.
2 Quasi mai in Italia. La stragrande maggioranza delle corse italiane aveva un più casereccio cronometraggio al quinto di secondo che durò fino agli anni Sessanta del secolo scorso.
3 *Il Biellese*, 3 luglio 1933.

16. 1933 – 16 agosto – II Targa Abruzzo (VI[1]), Pescara

Gara di velocità in circuito. 6 giri per 153 km
Categoria: Vetture Sport
Risultato: 1° su 17 arrivati e 25 partiti
Vettura: Alfa Romeo 8C 2300 spider (probabilmente châssis n. 2111032 con motore rialesato a 2.600 cc)
Numero di Gara: (30)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura	Piazzamento di classe
1° Carlo Felice Trossi	(30) 1h 10'5"3/5	Alfa Romeo 8C 2300 spider Zagato	1° oltre 1.500 cc
2° Eugenio Siena	(2) 1h 10' 12"4/5	Alfa Romeo 8C 2300 spider	2° oltre 1.500 cc
3° Pietro Ghersi	(4) 1h 12' 55"4/5	Alfa Romeo 8C 2300 spider	3° oltre 1.500 cc

Il Circuito di Pescara aveva caratteristiche contrarie a quello di Firenze (v. corsa n. 13). Concepito per la Coppa Acerbo a partire dal 1924 era vario, difficile e veloce ed era giustamente considerato uno dei più completi circuiti stradali in Europa[2]. Di pianta triangolare come molti tra i circuiti stradali delle prime decadi del XX secolo, presentava due lati velocissimi mentre il terzo era un difficile settore misto con grande varietà di curve e cambiamenti di gradiente. Dal 1925 fu affiancata al Gran Premio una gara variamente denominata Coppa o Targa Abruzzi per vetture Turismo e Sport. Più tardi fu aggiunta una gara per vetture da corsa da 1.100 e poi da 1.500 cc, facendo dell'appuntamento ferragostano di Pescara un vero e proprio meeting. Alla Targa Abruzzo del 1933 parteciparono non meno di 12 Alfa Romeo 8 cilindri su 25 partenti; tra esse quattro iscritte dalla Scuderia Ferrari per CFT, Siena, Comotti e Mario Tadini e una guidata da un esordiente destinato a una grande carriera, Nino Farina. Come a Firenze CFT fu sorteggiato in fondo alla griglia e dovette effettuare molti sorpassi. La coppia della Scuderia Ferrari formata da CFT e Siena (partito in testa) poté poi procedere di conserva verso il traguardo, poiché il concorrente più vicino, Pietro Ghersi sull'Alfa di un appassionato genovese, seguiva a quasi tre minuti.
CFT era iscritto alla IX Coppa Acerbo che si correva il giorno successivo alla Targa Abruzzo sulla stesso circuito, alla guida di una Alfa Romeo Monza della Scuderia Ferrari col n. di gara 36, ma non risulta che abbia partecipato alle prove e non prese il via.

1 Continuazione della Coppa Abruzzo.
2 L'Albo d'Oro della Coppa Acerbo e del successivo Gran Premio di Pescara contiene quasi esclusivamente piloti del più alto livello. Nel 1957 fu prescelto come prova del Campionato Mondiale Conduttori di Formula 1. La crescente difficoltà di chiudere al traffico un circuito lungo quasi 25 km e di garantirne la sicurezza ne provocò la dismissione dopo il 1962.

17. 1933 – 27 agosto – II Corsa Internazionale dello Stelvio[1]

Gara Internazionale in Salita. Km 14. Dislivello 1.188 m
Categorie: Vetture Sport, Corsa e Utilitarie
Risultato: 2° assoluto su 42 classificati e 52 partiti, 1° Categoria Corsa
Vettura: Alfa Romeo 8C 2300 Monza (con motore rialesato a 2.600 cc)
Numero di Gara: (56)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura	Piazzamento di classe
1° Mario Tadini	(54) 15' 0"3/5	Alfa Romeo 8C 2600 Monza	1° oltre 2.000 cc Sport
2° Carlo Felice Trossi	(116) 15' 10"	Alfa Romeo 8C 2600 Monza	1° oltre 2.000 cc Corsa
3° Luigi Castelbarco	(94) 15' 24"3/5	Maserati 4CM 1500	1° 1.500 cc Corsa

La corsa allo Stelvio sul versante tirolese con partenza a Trafoi era organizzata dall'AC Milano che garantiva una partecipazione numerosa con l'aggiunta di piloti di Grand Prix in qualche edizione. La strada per lo Stelvio è tra quelle che raggiungono la quota più elevata nelle Alpi, ma la partenza della corsa già a oltre i 1.500 m riduceva le difficoltà nella preparazione della carburazione. Inoltre, il dislivello era superato in una distanza relativamente breve grazie a 48 tornanti disegnati nell'ultima parte del percorso. Era quindi più una gara di acrobazia che di velocità. La media record segnata da Tadini nel 1936 era infatti di poco superiore ai 60 km/h. Anche per questa ragione la gara non fu più replicata nel secondo dopoguerra. La vittoria di Tadini nell'edizione 1933 fu strabiliante, poiché CFT aveva compiuto una gara impeccabile con una macchina dello stesso tipo ma alleggerita in versione Corsa, ma era pur sempre a 10" di distacco. Era la prima delle molte vittorie di Tadini in gare in salita europee, che fecero del pilota bolognese uno dei più grandi in quella specialità.

1 Numerazione delle edizioni internazionali. Una gara nazionale, anch'essa svolta sul versante tirolese, ma più lunga con partenza dal fondovalle, ebbe luogo nel 1926. Nello stesso anno vi fu anche una corsa in salita dal versante lombardo.

18. 1933 – 10 settembre – VI Gran Premio di Monza

Gara Internazionale di velocità in circuito (Monza, pista di alta velocità). Tre batterie e finale (ridotta da 22) di 14 giri per 63 km
Categoria: Corsa Formula Libera
Ritirato al 7° giro della prima batteria per rottura del motore (pistone)
Vettura: Duesenberg Speciale 4.376 cc
Numero di Gara: (4)

CFT in vista del velocissimo Gran Premio di Monza del 1933 aveva ordinato alla fabbrica americana Duesenberg la costruzione di una vettura speciale di grande potenza. Sul telaio di una monoposto del 1927, August Duesenberg montò un motore 8 cilindri in linea di 4.376 cc non sovralimentato, progettato da Fred Clemons per le corse americane del 1933 e sviluppante più di 200 hp. CFT raggiunse nei test la velocità di punta di 210 km/h. Partito nella prima batteria, tenne la testa per tre giri, poi fu superato da Czaikowski nel quarto, pur mantenendo la seconda posizione. Fu tuttavia costretto al ritiro per il grippaggio di un pistone al settimo giro, con conseguente fuoriuscita di acqua e olio che lasciò tracce nella Curva Sud. Insufficientemente trattate tra una batteria e l'altra le macchie provocarono diverse sbandate, ma soprattutto furono spesso indicate – allora e tuttora – come la causa del triplice incidente mortale di Campari e Borzacchini insieme e successivamente di Czaikowski. Un comodo alibi per sottacere l'inadeguatezza della pista in relazione alle velocità raggiungibili dalle macchine contemporanee, che fu la reale causa dell'incidente fatale ai due assi italiani. Comprensibilmente scosso, CFT vendette la macchina in Inghilterra.[1]

1 La Duesenberg fu guidata da Whitney Straight e Jack Duller sulla pista di Brooklands ove raggiunse i 222 km/h. Il motore riapparve nel 1948 in una macchina da Grand Prix costruita dall'eccentrico costruttore Paul Emery per l'altrettanto eccentrico pilota nordirlandese Bobbie Baird. Per approfondimento vedasi: Alessandro Silva, *Back on Track*, Fondazione Negri, Brescia, 2019, pag. 560.

19. 1933 – 24 settembre – Corsa del Monte Ceneri (IV[1])

Gara Internazionale in Salita. Km 10. Dislivello 312 m
Categorie: Vetture Corsa, Sport, e Turismo
Risultato: 1° assoluto su 41 arrivati
Vettura: Alfa Romeo Tipo B/P3
Numero di Gara: (48)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura	Piazzamento di classe
1° Carlo Felice Trossi	(48) 4' 26"3/5	Alfa Romeo Tipo B/P3	1° oltre 2.000 cc Corsa
2° Carlo Pedrazzini	(41) 4' 37"	Maserati 26B	
3° Gianni Battaglia	(X) 4' 37"2/5	Alfa Romeo 8C 2300 Monza	

La corsa al Monte Ceneri nel Canton Ticino nei pressi di Bellinzona era l'ultima corsa del calendario svizzero e del Campionato Europeo della Montagna. Breve e non particolarmente difficile era molto frequentata dai corridori lombardi che così gareggiavano con gli specialisti svizzeri. CFT decise che si trattava del terreno adatto per provarsi al volante di una delle Alfa Romeo Tipo B/P3 acquistate dalla Scuderia Ferrari nel luglio precedente e anche di consolidare il suo vantaggio per il Campionato Europeo della Montagna, categoria Corsa. Va detto che l'edizione 1933 di questo campionato vedeva ridotte a quattro le corse valide ed una partecipazione assai meno consistente per numero e qualità rispetto a quelle precedenti (dal 1929 al 1932) e infatti fu in seguito sospeso fino al 1957.
Il tracciato del Monte Ceneri presentava una parte iniziale in rettilineo lunga 4850 m su cui era segnata una base di un chilometro per rilevare le velocità. CFT fece segnare 209,3 km/h e, a testimonianza di un inizio guardingo, la sua velocità fu superata da quella di Hans Stuber su Bugatti con circa 211km/h. Il campione biellese ben presto ebbe la vettura perfettamente in mano e nel tratto in salita inflisse pesanti distacchi agli inseguitori. Alla media del vincitore, 135 km/h, i 10"2/5 di vantaggio sul secondo, il giovane campione svizzero Carlo Pedrazzini su Maserati 2.000, significavano un distacco di circa 400 m.

1 Numerazione stimata.

Con le vittorie al Gaisberg, allo Stelvio (categoria corsa) e al Monte Ceneri, Carlo Felice Trossi divenne Campione Europeo della Montagna categoria Corsa per il 1933.

20. 1934 – 29 marzo – XXI Course de Côte de la Turbie

Gara Internazionale in Salita. Km 6,300. Dislivello 450 m
Categoria: Vetture Sport e Corsa
Risultato: 3° assoluto su 33 arrivati
Vettura: Alfa Romeo Tipo B/P3
Numero di Gara: (144)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura	Piazzamento di classe
1° René Dreyfus	(160) 3' 45" 2/5	Bugatti T53	1° 5.000 cc Corsa
2° Juan Zanelli	(143) 3' 51"2/5	Nacional Pescara	1° 3.000 cc Corsa
3° Carlo Felice Trossi	(144) 3' 52"	Alfa Romeo Tipo B/P3	2° 3.000 cc Corsa

"Anche se Trossi uguagliò il record di Wimille [...] ci si attendeva di più da lui"[1], scrisse il quotidiano sportivo francese *L'Auto* a proposito della corsa di CFT. Effettivamente fu battuto da due ottimi piloti, ma al volante di vetture non particolarmente performanti. La Bugatti T53 di Dreyfus era la quattro ruote motrici la cui trasmissione era stata disegnata da Giulio Cesare Cappa nel 1932. Ogni tanto veniva rispolverata per brevi corse in salita e presentava una grossa difficoltà a sterzare. La Nacional Pescara[2] era la vettura spagnola costruita nel 1928/29 con cui il cileno Juan Zanelli aveva vinto il campionato Europeo della Montagna nel 1931 ed era oggettivamente anzianotta.

1 *L'Auto*, 30 marzo 1934.

2 Qui Pescara non è la città adriatica, ma il cognome di Raul Pateras Pescara costruttore della macchina.

21. 1934 – 2 aprile – VI Grand Prix de Monaco

Gara Internazionale di velocità in circuito, 100 giri per 318 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Ritirato al 95°giro per guasto alla frizione
Vettura: Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
Numero di Gara: (22)

È stata la prima gara disputata con la nuova formula internazionale. Ben cinque P3 Alfa Romeo della Scuderia Ferrari erano alla partenza con Chiron, Varzi, Trossi, Moll e Lehoux. Chiron prese subito il comando, seguito da Dreyfus (Bugatti), Varzi ed Etancelin (Maserati). Varzi fu ritardato da problemi tecnici, Etancelin ebbe un incidente dopo 62 giri e Dreyfus ebbe un problema con la frizione. Questo portò Moll, in seconda posizione, ma con quasi un giro di ritardo dal suo compagno di squadra. A soli due giri dalla fine, Chiron si schiantò contro i sacchi di sabbia e ci vollero tre minuti prima che riuscisse a ripartire così che Moll ottenne una vittoria sensazionale. Chiron riuscì a finire secondo, con Dreyfus terzo. CFT fu apparentemente l'autore di una gara incolore dopo aver segnato il miglior tempo in prova ed essere partito in pole position, oscillando tra l'11ª e la 14ª posizione prima del ritiro a cinque giri dalla fine. Questo sembra in contraddizione col fatto che CFT segnasse il giro più veloce in gara, ma la spiegazione sta nelle sue cinque soste ai box per un totale di 18' 12" per cambi di candele e regolazione dei freni.

22. 1934 – 22 aprile – X Circuito Pietro Bordino, Alessandria

Gara Internazionale di velocità in circuito, due batterie di 8 giri per 64 km, finale di 15 giri per 120 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 2° nella seconda batteria e ritirato in finale al 12° giro per guasto meccanico
Vettura: Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
Numero di Gara: (16)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
II batteria		
1° Achille Varzi	(12) 28' 43"4/5	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
2° Carlo Felice Trossi	(16) 28' 59"3/5	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
3° Clifton Penn-Hughes	(64) 29' 57"3/5	Alfa Romeo 8C 2300 Monza

Come a Monaco la Scuderia Ferrari aveva portato cinque P3 (con Comotti e Tadini al posto di Moll e Lehoux) al via di una gara che si svolse ancora una volta sotto l'acqua. Chiron vinse la prima batteria e nella seconda Varzi staccò tutti dall'inizio. Trossi passò quarto al primo giro, per superare Minozzi e Valpreda sulle loro Alfa Monza in giri successivi, riuscendo a mantenere di conserva la seconda posizione dietro a Varzi. Nella finale Tadini prese il comando seguito da Chiron, Trossi e Varzi per poi essere superato. Varzi passò Trossi e poi Chiron. CFT rallentò per motivi tecnici imprecisati, scivolando in ultima posizione prima di fermarsi definitivamente.
I nodi vennero al pettine in modo drammatico, causando la fine del Circuito Bordino. Il macadam di Alessandria, steso da poco, si rivelò scivolosissimo sotto l'acqua, causando molti incidenti di cui quattro gravissimi: il giovane svizzero Pedrazzini si uccise ribaltandosi, Tazio Nuvolari si ruppe gravemente una gamba uscendo di strada, Giovanni Minozzi finì nella folla, miracolosamente senza conseguenze mortali e Gerolamo Ferrari distrusse la MB ex-Biondetti appena acquistata uscendo anche lui incolume dalla macchina in fiamme, ma deciso ad abbandonare le corse.

23. 1934 – 6 maggio – VIII Gran Premio di Tripoli

Gara Internazionale di velocità in circuito (Mellaha). 40 giri per 524 km
Categoria: Corsa Formula Libera
Risultato: ritirato al 5° giro per rottura del motore
Vettura: Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
Numero di Gara: (4)

Le 5 Alfa Romeo P3 della Scuderia Ferrari erano affidate a Varzi, Trossi, Moll, Tadini e Chiron per la sagra della velocità tripolina, la corsa più ricca della stagione europea. Partito in prima fila, CFT si mantenne con Varzi e Wimille (Bugatti T59) alle spalle della coppia di testa formata da Chiron e Taruffi (su Maserati V16 5 litri). Al 5° giro il motore della sua P3 andò arrosto, proprio quando il bloccaggio dei freni della Maserati di Taruffi proiettò il pilota romano attraverso il cartellone pubblicitario di una fabbrica di birra, con serie conseguenze. Si trattava del terzo ritiro consecutivo di CFT, ma la Scuderia Ferrari piazzò Varzi, Moll e Chiron ai primi tre posti. Il fortissimo ritorno di Guy Moll – che finì a 2/10 di secondo dal vincitore, disubbidendo agli ordini di squadra – fu respinto da Varzi, che aveva già vinto la corsa di Tripoli nel 1933 e la vincerà una terza volta nel 1936.

24. 1934 – 3 giugno – I Grand Prix de Montreux

Gara di velocità in circuito. 90 giri per 298,8 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 1° su 12 partiti
Vettura: Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
Numero di Gara: (6)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Carlo Felice Trossi	(6) 2h 57' 25,6"	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
2° Philippe Etancelin	(16) 2h 57' 33,0"	Maserati 8CM
3° Achille Varzi	(4) 89 giri	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900

La cosmopolita cittadina sul Lago Lemano organizzò con dovizia di mezzi una gara su un circuito disegnato sulle strade del centro ove sorpassare era difficile. Etancelin sulla sua personale Maserati 8CM condusse per 88

dei 90 giri della gara, mentre i piloti della Scuderia Ferrari Varzi e Trossi aspettavano il momento giusto bloccati dietro a Straight (Maserati). La terza Alfa Romeo della Scuderia Ferrari guidata da Moll effettuò una sosta anticipata che compromise ogni possibilità di ottenere un buon risultato. Una volta superato Straight, Varzi e Trossi si avvicinarono velocemente a Etancelin, che iniziò ad avere problemi ai freni. Varzi dovette fermarsi ai box perdendo un giro e scese al terzo posto, ma Trossi poté raggiungere Etancelin verso la fine della corsa e lo superò vincendo con un vantaggio di 7 secondi, segnando anche il giro più veloce. CFT continuò così a mostrare la sua propensione per i circuiti cittadini già notata a Monaco. Il pubblico dei villeggianti di Montreux, essendo per lo più composto di anziani inglesi, non poteva tollerare una seconda volta il frastuono e la confusione portata dal Gran Premio, che non fu quindi ripetuto.

25. 1934 – 17 giugno – IX Keßelbergrennen

Gara Internazionale in Salita. Km 5. Dislivello 280 m
Categoria: Vetture Sport e Corsa
Risultato: 2° assoluto Categoria Sport e 4° assoluto Categoria Corsa su 86 partiti
Vettura: Alfa Romeo 8C 2600 Monza e Alfa Romeo Tipo B/P3
Numero di Gara: (X)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura	Piazzamento di classe
Categoria Sport			
1° Renato Balestrero	(275) 4' 3,4"	Alfa Romeo 8C 2600 Monza	1° oltre 1.500 cc sport
2° Carlo Felice Trossi	(X) 4' 4,3"	Alfa Romeo 8C 2600 Monza	2° oltre 1.500 cc sport
3° Hans Ruesch	(X) 4' 5,3"	Alfa Romeo 8C 2300 Monza	3° oltre 1.500 cc sport
Categoria Corsa			
1° Hans Stuck	(339) 3' 44"	Auto Union Typ A	1° oltre 1.500 cc corsa
2° Manfred von Brautschisch	(X) 3' 49,2"	Mercedes-Benz W25	2° oltre 1.500 cc corsa
3° Paul Pietsch	(X) 3' 52,2"	Alfa Romeo 8C 2300 Monza	3° oltre 1.500 cc corsa
4° Carlo Felice Trossi	(X) 3' 56"	Alfa Romeo Tipo B/P3	4° oltre 1.500 cc corsa

La corsa del Keßelberg nelle prealpi bavaresi a sud di Monaco era una breve corsa in salita, assai popolare per l'atmosfera festosa e la bellezza dei luoghi. La strada congiungeva due tipici laghetti, il Kochelsee e il Walchensee ed ospitava nella prima metà degli anni Trenta la più importante corsa in salita in Germania assieme alla Freiburg-Schauinsland. Le nuove vetture da corsa tedesche che avrebbero dominato lo sport fino allo scoppio della guerra avevano esordito all'AVUSrennen e all'Eifelrennen pochi giorni prima. Una Mercedes-Benz e una Auto Union si presentarono anche al Keßelberg e si piazzarono facilmente prima e seconda. CFT e la sua Alfa Romeo P3 non apparvero in grande forma battuti anche da una 8C Monza guidata dal non velocissimo Pietsch nella categoria corsa. CFT fece due salite, la prima nella categoria sport con un'Alfa Romeo Monza, ove fu ancora battuto dall'identica macchina di Renato Balestrero.

26. 1934 – 1º luglio – XXVIII Grand Prix de l'Automobile Club de France

Gara Internazionale di velocità in circuito (Montlhéry). 40 giri per 500,2 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 3° su 13 partiti, sostituito da Guy Moll dopo il 14º giro.
Vettura: Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
Numero di Gara: (20)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1º Louis Chiron	(12) 3h 39' 14,0"	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
2º Achille Varzi	(6) 3h 42' 31,9"	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
3i **Carlo Felice Trossi**-Guy Moll	(20) 3h 43' 23,8"	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900

Per la prima Grande Epreuve con i team tedeschi, Mercedes schierò tre vetture e Auto Union due. Furono sfidati da tre Alfa Romeo della Scuderia Ferrari, con Chiron, Varzi e Trossi, tre Bugatti e due Maserati. La schiacciante vittoria di squadra dell'Alfa Romeo creò moltissime illusioni, ma fu l'ultima di quelle proporzioni prima della guerra. Chiron guidò il primo giro, i tedeschi lo seguirono da vicino e Stuck (Auto Union) prese il comando al terzo giro. L'Auto Union di Stuck ebbe problemi di gomme e Chiron riprese il comando della gara. Quando l'Auto Union di Momberger e tre Mercedes si ritirarono nel giro di pochi giri e l'auto di Stuck perdette efficienza per surriscaldamento, la gara si trasformò in una parata Alfa Romeo con Chiron che conquistò la vittoria acclamato da oltre 80.000 spettatori. Varzi, costretto a un lungo pit-stop, arrivò secondo, e Moll, che aveva sostituito Trossi durante la gara, terzo; CFT era apparso il pilota più indifferente nella grande giornata dell'Alfa Romeo. Quanto al vincitore, sembrò rinverdire le sue grandi giornate della fine degli anni Venti, ma purtroppo *"dopo questa corsa la carriera di Chiron sembrò precipitare dallo Zenit al Nadir quasi istantaneamente"*.[1]

1 David Burgess Wise, *The old fox of Monaco*, in *The World of Automobiles*, Orbis Co., London 1974, Am. Ed. Columbia House, 1975, p. 360.

27. 1934 – 15 luglio – I Grand Prix de Vichy

Gara di velocità in circuito. Due batterie di 30 giri per 70,7 km, finale di 60 giri per 141,4 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 1° in finale (10 partiti) e 1° nella prima batteria
Vettura: Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
Numero di Gara: (4)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
I batteria		
1º Carlo Felice Trossi	(4) 52' 45,9"	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
2º Benoît Falchetto	(30) 53' 17,4"	Maserati 8CM
3º Philippe Etancelin	(6) 54' 44,6"	Maserati 8CM
Finale		
1º Carlo Felice Trossi	(4) 1h 45' 44,6"	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
2º Whitney Straight	(26) 1h 45' 49,6"	Maserati 8CM
3º Philippe Etancelin	(6) 1h 46' 52,4"	Maserati 8CM

La Scuderia Ferrari si iscriveva a più corse possibili anche concomitanti dividendo le forze, come in questa data in cui il Gran Premio di Germania al Nürburgring si accompagnava ad una su un circuito cittadino a Vichy. Lo scopo era evidentemente quello di raccogliere il massimo possibile di ingaggi e premi. Il circuito di Vichy presentava otto curve ad angolo retto per girare attorno ad altrettanti angoli tra via cittadine e una lunga S di fianco al Lac d'Allier, all'uscita della quale era situato il traguardo. Tutto ciò in poco più di due km. Una volta ancora CFT si trovò a suo agio su un circuito con queste caratteristiche. Dopo aver vinto facilmente la prima batteria, CFT si trovò a partire per la finale indietro nello schieramento ancora basato sui tempi di prova. "Phi-Phi" Etancelin prese la testa sulla sua Maserati 8CM seguito da CFT che fu passato da Dreyfus (Bugatti) e Straight (Maserati) ma che riguadagnò la seconda posizione attorno a metà gara. Poco dopo superò anche Etancelin, che soffriva di problemi ai freni come a Montreux. In pieno controllo, CFT non si lasciò avvicinare per meno di cinque secondi da Straight, che aveva a sua volta superato Etancelin. Come quello di Montreux, il circuito di Vichy non fu mai più replicato.

28. 1934 – 22 luglio – XIV Circuito del Montenero, Coppa Ciano

Gara Internazionale di velocità in circuito. 12 giri per 240 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 4° assoluto su 19 partiti
Vettura: Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
Numero di Gara: (12)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Achille Varzi	(42) 2h 49’ 52,2”	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
2° Guy Moll	(44) 2h 50’ 1,2”	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
3° Tazio Nuvolari	(16) 2h 53’ 35,4”	Maserati 8CM
4° Carlo Felice Trossi	(12) 2h 58’ 48,0”	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900

La Scuderia Ferrari aveva iscritto alla gara livornese, quest’anno un po’ in tono minore rispetto al campo di partenti abituale, tre Alfa Romeo 2900 Tipo B/P3 per Achille Varzi, Guy Moll e CFT, una P3 2600 per Ferdinando Barbieri mentre al motociclista Giordano Aldrighetti, era assegnata una 8C 2600 Monza. Nuvolari su Maserati era l’unico serio avversario della Scuderia, ma era ancora sofferente per le ferite riportate al Circuito di Alessandria. CFT era passato in seconda posizione dietro a Nuvolari al primo giro, ma a partire dal secondo la sua P3 cominciò ad accusare problemi al compressore. La lotta a tre tra Moll, Varzi e Nuvolari vide prevalere alla fine Varzi che prese la testa a due giri dalla fine. CFT poté soltanto essere spettatore, accontentandosi di navigare in quarta posizione.

29. 1934 – 19 agosto – III Grand Prix de Nice

Gara Internazionale di velocità in circuito. 100 giri per 321,4 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 3° assoluto su 18 partiti
Vettura: Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
Numero di Gara: (30)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Achille Varzi	(28) 3h 2’ 19”	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
2° Philippe Etancelin	(6) 99 giri	Maserati 8CM
3° Carlo Felice Trossi	(30) 97 giri	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900

Il circuito di Nizza era composto di un’andata e ritorno lungo le corsie separate della Promenade des Anglais con una curva a 180° a un estremo e il periplo della Place Massena all’altro. Un po’ più completo degli abituali circuiti cittadini, fu utilizzato fino all’inizio degli anni Cinquanta. Varzi prese la testa al primo giro per non abbandonarla per tutta la gara, davanti a Nuvolari e Trossi. Dopo il ritiro del mantovano, Trossi mantenne facilmente la seconda posizione finché verso la fine della gara la perse a favore di Etancelin per noie alla frizione e una panne di benzina.

30. 1934 – 2 settembre – I Circuito di Biella

Gara di velocità in circuito. Tre batterie di 25 giri per 55 km, finale di 40 giri per 88 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 1° in finale (7 partiti) e 1° nella prima batteria (8 partiti)
Vettura: Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
Numero di Gara: (4)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
I batteria		
1° Carlo Felice Trossi	(4) 40’ 44”1/5	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
2° Giovanni Minozzzi	(36) 41’ 26”4/5	Alfa Romeo 8C 2600 Monza
3° Clemente Biondetti	(10) 42’ 9”3/5	Maserati 26M 2800
Finale		
1° Carlo Felice Trossi	(4) 1h 2’ 57”1/5	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900

2° Achille Varzi	(6) 1h 2' 57"2/5	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
3° Giuseppe Farina	(26) 1h 3' 44"2/5	Maserati 4CM 1.500

Il circuito di Biella fu il primo circuito italiano per vetture da Gran Premio interamente cittadino. *"Biella sarà degnamente rappresentata dai suoi due valorosi gentlemen che attraverso una serie di grandi affermazioni hanno saputo mettersi nella schiera degli assi internazionali del volante. Il Conte Carlo Felice Trossi e il Marchese Antonio Brivio saranno posdomani tra i favoriti e una vittoria biellese non sorprenderebbe nessuno. Il Conte Trossi è uno specialista di queste prove che richiedono audacia e virtuosismo e vorrà approfittare dell'occasione di correre alla presenza del suo pubblico per tentare un'affermazione netta e convincente.[…] Il Marchese Brivio dal temperamento combattivo audace e freddo a seconda delle circostanze, sicuro di sé, tenace e puntiglioso non sarà secondo a nessuno e si può guardare a lui come ad uno dei più quotati concorrenti".*[1] Tuttavia Brivio, che aveva temporaneamente lasciato la Scuderia Ferrari, poteva disporre per la corsa soltanto di una vecchia Bugatti sport. Inoltre anche Nuvolari non poté correre con la sua Maserati che era in preparazione per il Gran Premio d'Italia e trovò all'ultimo momento una ancora più vecchia Alfa Monza in prestito. Campo libero fu quindi concesso alle Alfa Romeo Tipo B della Scuderia Ferrari di Varzi e Trossi che dopo avere vinto agevolmente le rispettive batterie dominarono la finale presentandosi affiancate all'arrivo. Varzi lasciò a Trossi un vantaggio di qualche centimetro, come si diceva allora "cavallerescamente", per permettergli di essere il solo vincitore della gara di casa.

1 *Il Biellese*, 31 agosto 1934.

31. 1934 – 9 settembre – XII Gran Premio d'Italia

Gara Internazionale di velocità in circuito (Autodromo di Monza). 116 giri per 5 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 3° su 16 partiti. Sostituito da Gianfranco Comotti dopo il 99° giro
Vettura: Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
Numero di Gara: (14)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Rudi Caracciola-Luigi Fagioli	(2) 4h 45' 47,0"	Mercedes-Benz W25
2° Hans Stuck-Herrmann zu Leiningen	(10) 115 giri	Auto Union Typ A
3° Carlo Felice Trossi-Gianfranco Comotti	(14) 114 giri	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900

Per il Gran Premio d'Italia la pista di Monza presentava sostanziali modifiche. Il tracciato cominciava e finiva sul doppio rettilineo delle tribune percorso in direzioni opposte. I tronconi erano uniti da una curva a 180 gradi all'altezza dell'entrata in pista. Il circuito proseguiva in senso antiorario con la curva Sud dell'ovale di alta velocità, a metà della quale era posta una chicane. Verso la metà del rettilineo successivo, si imboccava la "variante Florio" in senso opposto a quello abituale per connettersi al circuito stradale poco prima della "curvetta" (oggi trasformata in "parabolica") sulla quale era disegnata un'altra chicane per poi terminare sul rettilineo dalla parte dei box. Fu addotta come ragione ufficiale del cambiamento la necessità di ridurre la pericolosità dopo i gravissimi incidenti dell'anno precedente, ma vi era anche la speranza di porre un argine allo strapotere dei team tedeschi con l'adozione di un tracciato molto lento. Tuttavia, *"[gli organizzatori] avevano preparato un percorso artificioso e faticosissimo per i guidatori e assolutamente inadatto per un confronto sportivo e tecnico dell'importanza del Gran Premio d'Italia.[…] Su tutte le vetture i corridori continuavano a scambiarsi la guida creando una confusione tale da non capire più nulla nel carosello dei 116 giri [...]".*[1] In conclusione vinse la Mercedes-Benz con Fagioli che aveva sostituito Caracciola a metà gara, davanti alle Auto Union di Stuck e zu Leiningen, dopo quasi cinque ore di corsa! CFT fece una gara eccellente come capofila delle Alfa Romeo P3 della Scuderia Ferrari dopo il ritiro di Varzi, tenendo saldamente il terzo posto, ma fermandosi stremato al 99° giro per essere sostituito da Comotti che mantenne la posizione sino alla fine. I commenti della stampa internazionale furono fortemente negativi[2] di fronte agli obbligatori trionfalismi di quella nazionale[3] e il tracciato del 1934 fu immediatamente abbandonato.

1 Giovanni Lurani, op. cit. pag. 179.

2 Ad esempio Charles Faroux su *L'Auto* (10 Settembre) dopo il sottotitolo *"Un Grand Prix privo di interesse"* scrisse: *"[...]fu adottato un percorso che aveva il doppio effetto di castrare [sic] le vetture e di far sparire il valore professionale del pilota. Solo i freni erano sollecitati e poiché la competizione si riduceva a accelerazioni, la potenza dei motori aveva l'ultima parola. Quegli elementi così preziosi come la tenuta di strada, la maneggevolezza e la robustezza meccanica non giocavano alcun ruolo; gli stessi pneumatici lavoravano molto lontano dal loro limite in modo che nessun valido insegnamento si poté trarre dal Gran Premio d'Italia…[che] dobbiamo dire dal punto di vista tecnico come di quello sportivo è stato un deplorevole errore"*. Più sinteticamente l'inglese *Motor Sport* (ottobre 1934) scrisse: *"Come dimostrato dai fatti, la severità degli ostacoli fu eccessiva e le vetture, tutte purosangue, ebbero minuscole possibilità di dimostrare le loro qualità di velocità e stabilità"*.
3 Il direttore di *Auto Italiana* Italo Luraschi scrisse sul n. 25 del 10 settembre: *"Il nuovo tracciato sul quale è stato corso il Gran Premio ha veramente ed efficacemente corrisposto agli scopi tecnici, sportivi ed umanitari per i quali venne appositamente creato"*. Il che è una sfacciata bugia. La voce indipendente di Giovannino Lurani (v. nota 1) fu possibile solo 12 anni dopo in un diverso periodo storico.

Il successivo 14 ottobre, CFT era iscritto al Circuito di Modena alla guida di una Alfa Romeo P3 della Scuderia Ferrari con numero di gara 8, ma non si presentò sul circuito.

32. 1935 – 22 aprile – VII Grand Prix de Monaco

Gara Internazionale di velocità in circuito. 100 giri per 318 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Subentrato a Nuvolari al giro 39. Ritirato al giro 53 per guasto ai freni
Vettura: Alfa Romeo Tipo B/P3 3200
Numero di Gara: (20)
CFT era presente a Monaco come pilota di riserva della Scuderia Ferrari. I nuovi freni idraulici della P3 di Tazio Nuvolari completamente rinnovata a Modena mostravano problemi di bloccaggio delle ruote anteriori, che peggioravano al passare dei giri. Nuvolari si fermò ai box giudicando la macchina inguidabile e CFT fu mandato in pista per qualche giro ulteriore per fermarsi al 53° completamente privo di freni. La corsa fu vinta da Luigi Fagioli su Mercedes-Benz con una prestazione perfetta restata nella storia dell'automobilismo sportivo.

33. 1935 – 9 giugno – II Circuito di Biella

Gara di velocità in circuito. Due batterie di 25 giri per 55 km, finale di 50 giri per 110 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: ritirato in finale al 24° giro per malore e 2° nella prima batteria (8 partiti)
Vettura: Alfa Romeo Tipo B/P3 3200
Numero di Gara: (6)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
II batteria		
1° Tazio Nuvolari	(2) 37' 20"	Alfa Romeo Tipo B/P3 3200
2° Carlo Felice Trossi	(6) 37' 41"2/5	Alfa Romeo Tipo B/P3 3200
3° Giuseppe Farina	(10) 38' 17"	Maserati 4CM 2500

Il circuito biellese era quest'anno assurto a rango internazionale grazie alla presenza della pilotessa francese "Hellé Nice". Rientrato in Scuderia Ferrari, Nuvolari era accompagnato da Chiron e Trossi sulle rinnovate ma purtroppo sempre antiquate P3. Tazio e Chiron vinsero facilmente le rispettive batterie con CFT piazzatosi secondo di conserva in quella vinta dal mantovano. Tuttavia CFT diede molto filo da torcere a Nuvolari nella finale, stabilendo anche il record sul giro, e il risultato della corsa rimase incerto fino a quando CFT si dovette improvvisamente ritirare esattamente a metà gara, ufficialmente per un malore da insolazione. Nuvolari così vinse facilmente la seconda, ma anche ultima, edizione del Circuito di Biella.

34. 1935 – 7 luglio – I Circuito del Valentino, Torino

Gara di velocità in circuito. Tre batterie di 20 giri per 81,8 km, finale di 30 giri per 122,7 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: ritirato in finale all'11° giro per ferita a un occhio e 1° nella prima batteria (8 partiti)
Vettura: Alfa Romeo Tipo B/P3 3200
Numero di Gara: (6)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
II batteria		
1° Carlo Felice Trossi	(10) 42' 30"2/5	Alfa Romeo Tipo B/P3 3200
2° Carlo Pintacuda	(4) 42' 41"4/5	Alfa Romeo Tipo B/P3 2900
3° Eugenio Siena	(22) 42' 51"3/5	Maserati 6C-34

Il primo Gran Premio di Torino, che prese il nome dal Parco Valentino sui cui viali fu disputato, fu dominato dai cinque piloti della Scuderia Ferrari. La gara si svolse in tre batterie e una finale abbreviata per l'ora tarda. Tadini vinse la prima batteria. Trossi e Pintacuda si classificarono primo e secondo nella seconda, mentre Nuvolari vinceva la terza seguito da Brivio, tutti con le Alfa Romeo P3 della Scuderia. I piloti della Ferrari avrebbero potuto conquistare anche le prime cinque posizioni nella finale, tuttavia Tadini fu rallentato da noie meccaniche e Trossi fu ferito ad un occhio da una pietra schizzata da una ruota della macchina di Brivio. Così Nuvolari vinse davanti ai compagni di squadra Brivio e Pintacuda, con Farina su Maserati quarto a distanza. Brivio aveva preso la testa della finale tallonato da Nuvolari e Trossi, ma al quarto giro Trossi si dovette fermare per medicare l'occhio ferito. CFT provò a riprendere ma il dolore era troppo forte da sopportare e si ritirò, attardato, dopo un terzo di gara. Venuto a mancare Trossi, la finale iniziatasi velocissima calò di tono con Brivio che si arrese con poca resistenza all'incalzare di Nuvolari.

35. 1935 – 4 agosto – XV Circuito del Montenero, Coppa Ciano

Gara Internazionale di velocità in circuito. 12 giri per 240 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 3° su 17 partiti
Vettura: Alfa Romeo Tipo B/P3 3200
Numero di Gara: (12)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Tazio Nuvolari	(22) 2h 42' 8"4/5	Alfa Romeo Tipo B/P3 3200
2° Antonio Brivio	(10) 2h 44' 6"	Alfa Romeo Tipo B/P3 3200
3° Carlo Felice Trossi	(32) 2h 48' 23"1/5	Alfa Romeo Tipo B/P3 3200

L'ultima edizione della gara livornese svolta sull'originale Circuito del Montenero presentava, come a Biella e Torino, un campo di partenti nella maggioranza composto da piloti italiani ed alcuni stranieri di secondo piano, tutti al guida di vetture un po' vecchiotte e in cui non si intravedevano possibili rivali per le Alfa Romeo P3 della Scuderia Ferrari che schierava Nuvolari, Trossi, Dreyfus e Brivio. L'ottima forma di Brivio ritornato a Modena dopo un anno da dimenticare con Bugatti, risaltò un'altra volta come l'unico che potesse avvicinarsi a Nuvolari – che pure era reduce dalla celeberrima vittoria al Nürburgring contro gli squadroni tedeschi ottenuta la domenica precedente. Quanto a CFT, *Auto Italiana* scrisse: *"Da rilevare la bella tenuta di gara del conte Trossi che era giunto a Livorno all'ultimo momento tanto che il programma stampato non portava nemmeno il suo nome e non aveva potuto fare che una semplice ricognizione del percorso"*.[1]

1 *Auto Italiana,* n. 22/23, 19/20 agosto 1935.

CFT aveva iscritto la famosa Trossi-Monaco a motore radiale sia al Gran Premio d'Italia dell' 8 settembre (n. di gara

8) sia al Circuito di Lucca del 29 settembre (n. di gara 28). Durante test preliminari sia Trossi che il collaudatore Giulio Aymini dovettero rendersi conto che il progetto una volta messo in pratica presentava dei problemi ineliminabili e la macchina fu ritirata e neppure effettuò il viaggio a Lucca.

36. 1936 – 13 aprile – VIII Grand Prix de Monaco

Gara Internazionale di velocità in circuito. 100 giri per 318 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Ritirato al 28°giro per rottura dell'alberino della distribuzione
Vettura: Maserati V8 Ri, telaio e motore n. 4502
Numero di Gara: (32)

CFT rientrava dopo un lungo periodo dedicato alle sue varie attività, che per ciò che concerneva l'automobilismo consistevano nel fallito sviluppo della Trossi-Monaco e nella liquidazione della sua partecipazione maggioritaria nell'assetto finanziario della Scuderia Ferrari. All'inizio della stagione 1936 si presentò a Monaco il lunedì di Pasqua con la Maserati V8Ri della Squadra Torino di Piero Dusio. La corsa confermò le difficoltà inerenti a quella macchina. Già nelle prove Trossi con 1m59s si piazzava nella seconda metà della griglia capeggiata da Chiron su Mercedes-Benz con 1m53.2s. Partito lentamente sotto una pioggia incessante, CFT si trovò invischiato nell'ingorgo causato da Chiron, giratosi alla chicane del porto a causa del fondo scivolosissimo. CFT riuscì a districarsi, ma aveva perso molto tempo e la macchina si rivelò incontrollabile sotto l'acqua. Fortunatamente, un guasto alla distribuzione ne causò il misericordioso ritiro.

La Squadra Torino aveva iscritto CFT con la Maserati V8 Ri anche per la corsa di Tripoli del 10 maggio (n. di gara 38), ma dopo la piuttosto disastrosa corsa di Monaco la macchina fu giudicata "non pronta" e non effettuò la traversata del Mediterraneo.

37. 1936 – 14 giugno – XIV ADAC Eifelrennen (1.500 cc)

Gara Internazionale di velocità in circuito (Nürburgring). 8 giri per 182,5 km
Categoria: Corsa 1.500 cc
Risultato: 1° su 17 partiti.
Vettura: Maserati 6CM, telaio e motore n. 1531
Numero di Gara: (64)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1º Carlo Felice Trossi	(64) 1h 37' 17"3/5	Maserati 6CM
2º Omobono Tenni	(53) 1h 38' 3"4/5	Maserati 4CM
3º "B Bira"	(61) 1h 40' 13"1/5	ERA B

L'Eifelrennen era dal 1930 il meeting di apertura sul circuito del Nürburgring e comprendeva diverse corse per vetture da corsa e sport. Quella delle 1.500 cc corsa era da diverse edizioni uno dei caposaldi dell'attività di questa classe che assumeva una crescente importanza nelle stagioni dell'Europa continentale. La nuova Maserati 6 cilindri 1.500, era stata concepita come l'arma per controbattere l'efficacia della britannica ERA che aveva mostrato la sua superiorità nei confronti delle 4 cilindri bolognesi dalla stagione precedente. Il primo esemplare della fortunata serie del modello 6CM aveva esordito a Monaco in Aprile nella gara riservata alle 1.500, da cui tuttavia risultò chiara la necessità di disporre di un pilota esperto e veloce che potesse portare al massimo grado di sviluppo la nuova macchina. Gino Rovere, nuovo Presidente della Maserati, fece partecipe di ciò CFT che aderì di buon grado alla richiesta.
La Maserati 6CM telaio 1531, la prima della serie, era stata deliberata pronta in data 8 aprile 1936. Dopo il ritiro a Monaco per un grave guasto al motore, fu provata a fondo prima di riapparire al Nürburgring dove Trossi fornì una prestazione formidabile stroncando la squadra ufficiale delle ERA sotto una pioggerellina incessante. Il trionfo della Maserati fu completato dal grande motociclista Omobono Tenni, piazzatosi secondo su una più vecchia 4

cilindri. "B Bira", terzo, fu per l'ennesima volta il migliore pilota privato della ERA finendo anche davanti alla ERA di Lehoux, quarto e unico superstite della squadra ufficiale.

38. 1936 – 21 giugno – XII Grand Prix de Picardie

Gara Internazionale di velocità in circuito (Péronne). Due batterie di 10 giri per 97,650 km, finale di 15 giri per 146,5 km
Categoria: Corsa 1.500 cc
Risultato: ritirato in finale all'10º giro per guasto alla frizione e 1° nella prima batteria (10 partiti)
Vettura: Maserati 6CM, telaio e motore n. 1531
Numero di Gara: (6)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
I batteria		
1° Carlo Felice Trossi	(6) 43' 47"	Maserati 6CM
2° Pat Fairfield	(14) 43' 55"	ERA A
3° "B Bira"	(2) 43' 57"	ERA B

La domenica successiva all'Eifelrennen, le 1.500 si ritrovarono a Péronne per il Grand Prix de Picardie. CFT si rivelò ancora assai a suo agio con la Maserati 6CM n. 1531 e vinse la prima batteria davanti alle migliori ERA private, quelle di Pat Fairfield e "B Bira". Tuttavia, il passo sostenuto necessario per tenere lontane le due ERA impiegato da CFT aveva danneggiato la frizione, che iniziò a mostrare noie dopo i primi giri della finale. Sopravanzato dagli stessi Fairfield e "B Bira", CFT si dovette fermare al decimo giro, con la frizione inservibile.

39. 1936 – 28 giugno – I Circuito di Milano (1.500 cc)

Gara di velocità in circuito (Parco Sempione). 40 giri per 104 km
Categoria: Corsa 1.500 cc
Risultato: 1° su 17 partiti
Vettura: Maserati 6CM telaio e motore n. 1531
Numero di Gara: (6)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Carlo Felice Trossi	(6) 1h 9' 17"2/5	Maserati 6CM
2° Emilio Villoresi	(32) 1h 10' 35"2/5	Maserati 4CM
3° Vittorio Belmondo	(8) 1h 10' 52"4/5	Maserati 4CM

Ancora a distanza di una sola settimana, lo stuolo dei piloti italiani della classi 1.100 cc e 1.500 cc era quasi interamene presente alla corsa di Milano svolta su un nuovo tracciato stretto e tortuoso disegnato nel Parco Sempione. Le loro macchine, eccetto una vecchia Bugatti, erano tutte delle Maserati di cui tre di 1.100 cc. Il debuttante Emilio Villoresi mantenne inizialmente il comando, ma al quarto giro fu superato dalle macchine ufficiali di Trossi e Tenni. Tenni uscì di pista al settimo giro, mentre cercava di tenere il passo di Trossi, che, con l'unica Maserati a 6 cilindri esistente al momento, dominò il resto della gara. Emilio Villoresi arrivò secondo staccatissimo e Belmondo terzo, dopo un duello con Ettore Bianco. Scrive Italo Luraschi su *Auto Italiana*: *"Il Conte Trossi, che si era già fatto notare in passato come pilota di rango internazionale nelle grosse categorie, ha quest'anno imposto la sua altissima classe nella categoria minore e le vittorie all'Eifel e nella batteria al G.P. di Piccardia e ora al Circuito di Milano sono una chiara dimostrazione della passione e abilità del pilota biellese".*[1]

1 *L' Auto Italiana*, n. 18, 30 giugno 1936.

40. 1936 – 26 luglio – IX Großer Preis von Deutschland

Gara Internazionale di velocità in circuito (Nürburgring). 22 giri per 501,8 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 8° su 21 partiti. Sostituito da Richard Seaman dal 9° giro
Vettura: Maserati 4CM 2500, telaio n. 1536, motore n. 2012
Numero di Gara: (24)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Bernd Rosemeyer	(4) 3h 48' 39"3/5	Auto Union Typ C
2° Hans Stuck	(2) 3h 52' 36"2/5	Auto Union Typ C
3° Antonio Brivio	(24) 3h 57' 5"	Alfa Romeo 8C-35
[...]		
8° Carlo Felice Trossi-Richard Seaman	(32) 21 giri	Maserati 4CM 2500

Nel 1934 fu costruita dalla Maserati una versione da 2,5 litri (denominata 4C 2012) del motore due litri 4C 2011. Si trattava di un motore a corsa molto lunga, con dimensioni di 84x112 mm. Questa realizzazione potrebbe essere stata frutto della propensione di Ernesto Maserati alla sperimentazione, ma c'erano soprattutto i problemi di peso del modello 8CM incontrati all'inizio della Formula Internazionale del Peso Massimo entrata in vigore nel 1934. Questo motore più leggero poteva essere utilizzato come soluzione temporanea e inizialmente fu montato su un telaio Tipo 26 senza numero di serie, realizzato con una serie di parti diverse facilmente reperibili nel reparto corse delle Officine. Dopo essere stato montato su vari telai, il motore 2012 era rimasto in un angolo dell'officina fino a quando non fu posto sulla vettura guidata da CFT al Gran Premio di Germania del 1936 al Nürburgring che utilizzava il telaio del "prototipo" 6CM (n. 1536). Trossi cedette il volante a Richard Seaman a circa metà gara, poiché l'inglese si era già ritirato con la Maserati V8Ri, che era stato invitato a guidare dal nuovo presidente della Maserati, Gino Rovere. CFT e Seaman tennero un passo regolare e accettabilmente veloce contro le "Frecce d'Argento" e le Alfa Romeo della Scuderia Ferrari, di potenza almeno doppia e furono doppiati una sola volta piazzandosi ottavi. Il motore n. 2012 fu montato su sei telai diversi (v. anche la corsa n. 43) tra il 1934 e il 1936 e quello impiegato al Nürburgring era il quinto. Una volta montato sul settimo telaio nel 1937, (6CM n. 1549) la sua carriera agonistica durò altri diciassette anni e coprì tre continenti.

41. 1936 – 2 agosto – VII Coppa Ciano (1.500 cc)

Gara Internazionale di velocità in circuito (Ardenza). 15 giri per 105 km
Categoria: Corsa 1.500 cc
Risultato: 1° su 15 partiti
Vettura: Maserati 6CM, telaio e motore n. 1531
Numero di Gara: (16)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Carlo Felice Trossi	(16) 58' 5"2/5	Maserati 6CM
2° Nicholas Embiricos	(18) 59' 3"4/5	ERA A
3° Luigi Villoresi	(14) 59' 13"4/5	Maserati 4CM

La parte montagnosa e costiera del circuito del Montenero era stata eliminata, e la gara livornese ebbe luogo sulla parte cittadina del vecchio tracciato situata nel quartiere dell'Ardenza. Gli specialisti italiani della classe 1.500 incontrarono per la prima volta la Delage Grand Prix del 1927 completamente ringiovanita da Giulio Ramponi per Richard Seaman, che prese il comando della gara per alcuni giri, seguito da Villoresi, Trossi, Bianco e Rovere, ma successivamente la Delage iniziò a soffrire di carenza di carburante a causa di un malfunzionamento della pompa. Al quarto giro, Trossi prese il comando e lo mantenne fino al traguardo. Seaman, in difficoltà, retrocesse rapidamente mentre Embiricos su ERA superò Luigi Villoresi ma non riuscì a contrastare Trossi, finendo con un minuto di distacco, un'enormità per

una gara di un'ora: *"Il Conte Trossi è stato magnifico di stile di combattività"* fu il commento di *Auto Italiana*.[1]

1 *L' Auto Italiana*, n. 22-23, 10-20 agosto1936.

CFT era anche iscritto alla Coppa Ciano per vetture della Formula Internazionale che si teneva lo stesso 2 agosto come pilota di riserva della Maserati 6C-34 della Squadra Torino (n. di gara 44) ma non ne prese la guida.

42. 1936 – 15 agosto – VIII Coppa Acerbo (1.500 cc)

Gara Internazionale di velocità in circuito. 6 giri per 154,8 km
Risultato: 2° su 10 partiti
Vettura: Maserati 6CM, telaio e motore n. 1531
Numero di Gara: (2)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Richard Seaman	(8) 1h 14' 25"1/5	Delage 15S8
2° Carlo Felice Trossi	(2) 1h 15' 4"4/5	Maserati 6CM
3° Hans Ruesch	(28) 1h 19' 38"3/5	Maserati 4CS/6C

La stagione italiana di corse iniziata in ritardo a causa della guerra coloniale in Etiopia era ripresa a tamburo battente durante l'estate. La corsa delle 1.500 nel classico meeting ferragostano di Pescara vide Seaman (Delage) dominare sia le prove che la gara. Trossi, la cui Maserati 6 cilindri era più lenta nei lunghi rettilinei, faticò a tenere il passo del pilota inglese – che così prese la rivincita della corsa di Livorno – ma concluse comunque al secondo posto. Il resto del gruppo si rivelò nettamente inferiore.

L'iscrizione di CFT effettuata dalla Casa Maserati per l'importante Prix de Berne per vetture 1.500 del 23 agosto (n. di gara 80) fu ritirata.

43. 1936 – 30 agosto – V Corsa Internazionale dello Stelvio

Gara Internazionale in Salita. Km 14. Dislivello 1.188 m
Categorie: Vetture Sport
Risultato: 2° assoluto su 38 partenti
Vettura: Maserati 4CS 2500, telaio n. 1529, motore n. 2012
Numero di Gara: (82)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura	Piazzamento di classe
1° Mario Tadini	(102) 13' 53,79"	Alfa Romeo 8C 2900 A	1° oltre 2.000 cc
2° Carlo Felice Trossi	(82) 14' 14,70"	Maserati 4CS 2500	2° oltre 2.000 cc
3° Clemente Biondetti	(84) 14' 28.52"	Alfa Romeo Tipo B/P3	3° oltre 2.000 cc

La Maserati ritenne giustamente che il motore 4C 2012 (v. corsa n. 40) fosse molto adatto per la gara dello Stelvio per le sue caratteristiche che fornivano una coppia elevatissima, assai vantaggiosa per le accelerazioni all'uscita dei numerosi tornanti. Nel 1936 la gara era riservata alle vetture Sport e quindi esso fu montato sul telaio della 4CS 1529, la macchina che aveva permesso la straordinaria prestazione di Omobono Tenni alla Mille Miglia di pochi mesi prima. Con una prestazione ineccepibile, Trossi fece segnare un ottimo tempo, che risultò tuttavia solo il secondo della giornata. Non c'era nulla fare infatti contro l'immancabile Tadini, che questa volta guidava un'Alfa Romeo 8C 2900 "Botticella" e lo aveva preceduto di una ventina di secondi.

44. 1936 – 6 settembre – Coppa Edda Ciano. II Circuito di Lucca

Gara di velocità in circuito. 50 giri per 117,5 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: ritirato al 27° giro
Vettura: Maserati V8 Ri, telaio e motore n. 4502
Numero di Gara: (44)
Il tracciato del circuito lucchese seguiva le mura della città toscana in parte percorrendo i bastioni e in parte aggirandoli con la circonvallazione fino a rientrare nel centro della città attraverso una porta nelle mura per raggiungere Viale Vittorio Veneto, ove era situata la linea del traguardo, dopo un breve percorso di 2.350 m. Dieci macchine da Grand Prix si allinearono per la gara denominata Coppa Edda Ciano. Le tre Alfa Romeo della Scuderia Ferrari erano nettamente superiori e ai piloti fu concesso di gareggiare tra loro, con grande entusiasmo del pubblico, mentre CFT, il principale avversario, faticava al volante della Maserati V8Ri che era inguidabile sulla pista resa scivolosa da un acquazzone. La sua corsa era diventata un miracolo di acrobazia e lentamente CFT scivolava verso le ultime posizioni, così che quando la pista cominciava ad asciugarsi egli era ormai troppo distanziato dai primi ed abbandonava a metà gara. Il primo leader, Brivio, fu anch'egli costretto al ritiro, lasciando a Pintacuda e Tadini il compito di contendersi la vittoria. Tadini si aggiudicò la gara dopo che Pintacuda incappò in problemi tecnici.

45. 1936 – 7 settembre – Coppa Edda Ciano Junior. II Circuito di Lucca (1.500 cc)

Gara di velocità in circuito. 30 giri per 70,5 km
Categoria: Corsa 1.500 cc
Risultato: 1° assoluto su 8 partiti.
Vettura: Maserati 6CM, telaio e motore n. 1531
Numero di Gara: (18)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1º Carlo Felice Trossi	(18) 45' 14"3/5	Maserati 6CM
2º Vittorio Belmondo	(22) 46' 57"2/5	Maserati 4CM
3º Nando Barbieri	(4) 47' 26"4/5	Maserati 4CM

Il giorno successivo alla Coppa Edda Ciano, le 1.500 si ritrovarono a Lucca per la corsa denominata Coppa Edda Ciano Junior. Solo Maserati di vario tipo erano alle partenza, esclusa la veterana Delage di un appassionato locale, quando Ettore Bianco prese il comando, seguito da Belmondo e Trossi. Trossi superò rapidamente Belmondo e iniziò a insidiare Bianco. Quest'ultimo mantenne la leadership fino al nono giro, ma successivamente Trossi riuscì a trovare lo spazio per superarlo, assumendo il comando della gara e dominando il resto della breve competizione.

46. 1936 – 13 settembre – XIV Gran Premio d'Italia

Gara Internazionale di velocità in circuito (Autodromo di Monza, circuito Florio). 72 giri per 504 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 7° su 12 partenti, sostituito da Ettore Bianco al 48º giro
Vettura: Maserati V8 Ri, telaio e motore n. 4502
Numero di Gara: (10)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Bernd Rosemeyer	(4) 3h 43' 25"	Auto Union Typ C
2° Tazio Nuvolari	(18) 3h 45' 30"3/5	Alfa Romeo 12C-36
3° Ernst von Delius	(8) 70 giri	Auto Union Typ C
[...]		
7° Carlo Felice Trossi-Ettore Bianco	(10) 49 giri	Maserati V8 Ri

Attorno al 48° giro, Trossi effettuò una sosta ai box di 40 minuti, certamente un record di lunghezza, prima di cedere il volante a Ettore Bianco. CFT aveva oscillato tra la sesta e la ottava posizione e la lunga sosta parve ai più una protesta per l'inefficacia della Maserati V8 Ri. Bianco poté compiere solo un paio di giri a bassa andatura prima che la coppia fosse classificata settima con un distacco finale di 23 giri.

47. 1936 – 20 settembre – VI Circuito di Modena (1.500)

Gara di velocità in circuito. 25 giri per 80 km
Categoria: Corsa 1.500 cc.
Risultato: 1° su 16 partiti.
Vettura: Maserati 6CM, telaio e motore n. 1531
Numero di Gara: (20)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1º Carlo Felice Trossi	(20) 47' 13"1/5	Maserati 6CM
2º Clemente Biondetti	(16) 49' 1"4/5	Maserati 4CM
3º Nando Righetti	(14) 24 giri	Maserati 4CS

Il percorso si sviluppava lungo viale delle Rimembranze per poi compiere un giro attorno al monumento ai caduti, proseguire in senso antiorario lungo i viali e rientrare su viale delle Rimembranze. Due gare su un tracciato diverso si erano già disputate nel 1927/28 e in questa configurazione il circuito di Modena fu ripreso dal 1934 al 1938 e ancora nel 1946 e 1947, quando un gravissimo incidente accelerò la costruzione dell'Aerautodromo, inaugurato nel 1950.
Tredici delle sedici vetture presenti alla gara della 1.500 erano Maserati, con l'unica sei cilindri condotta come al solito da Trossi, il quale, essendosi iscritto tardivamente, dovette partire dall'ultima fila della griglia. Nonostante ciò CFT riuscì rapidamente a prendere il comando della corsa, imponendosi con quasi un giro di vantaggio su Biondetti. Alle loro spalle, Righetti si classificò terzo con una vecchia 4CS sport del 1934 con un'eccellente prestazione. Con le vittorie a Milano, Livorno, Lucca e Modena e il secondo posto a Pescara, nelle cinque corse italiane per la classe 1.500 a cui aveva partecipato, CFT si laureava meritatamente Campione italiano per la classe 1.500.

Carlo Felice Trossi Campione Italiano della Classe 1.500 cc Corsa per il 1936.

48. 1936 – 12 ottobre – I George Vanderbilt Cup Race

Gara Internazionale di velocità in circuito (Roosevelt Raceway, Westbury, New York). 75 giri per 482,8 km
Categoria: Corsa Formula Libera
Risultato: 6° su 45 partenti, guida condivisa con Fred McEvoy
Vettura: Maserati 6CM 1500, telaio e motore n. 1535
Numero di Gara: (10)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1º Tazio Nuvolari	(8) 4h 32' 44,40"	Alfa Romeo 12C-36
2º Jean-Pierre Wimille	(18) 4h 40' 55,94"	Bugatti T59
3º Antonio Brivio	(9) 4h 45' 44,40"	Alfa Romeo 12C-36
[...]		
6. Carlo Felice Trossi-Fred McEvoy	(10) 4h 57' 25,82"	Maserati 6CM

L' idea di resuscitare la famosa corsa svoltasi a Long Island negli anni 1904-1916, la prima su circuiti stradali di tipo europeo negli USA, era stata concepita da George Washington Vanderbilt III, nipote di William K. Vanderbilt

l'ideatore del trofeo di inizio secolo. Vanderbilt III ed i suoi soci immaginarono una struttura di livello mondiale, con ampie curve, box attrezzati, imponenti tribune a doppio livello, un raffinato club house, parcheggi spaziosi e arterie stradali in grado di gestire l'afflusso previsto di pubblico. Questo progetto prese forma su un'area adiacente a Roosevelt Field, l'aeroporto dal quale Lindbergh decollò per il suo celebre volo ed era destinato ad accogliere l'alta società della costa orientale degli Stati Uniti piuttosto che gli appassionati delle piste di terra del periodo della Depressione. Il progetto incontrò tuttavia varie difficoltà: il target di pubblico non fu raggiunto pienamente, non esistevano macchine negli USA che potessero competere in gare tipo Grand Prix, non vi erano esperti che potessero disegnare una pista di tipo europeo e come conseguenza la pista realizzata si rivelò inadeguata per lo svolgersi di una gara di un qualsiasi interesse. Essa aveva un fondo in terra pressata tipico delle gare dirt-track con un unico rettilineo e si avvitava su sé stessa con 16 tornanti in circa 7 chilometri. Nonostante ciò un ricchissimo monte premi attrasse molti team e piloti privati europei. Tazio Nuvolari vinse con una Alfa Romeo 12C-36 della Scuderia Ferrari dopo 4 ore e mezza di corsa condotti con il motore che funzionava su 11 cilindri a partire dal secondo giro.
CFT era stato avvicinato per partecipare da Fred McEvoy, un avventuriero australiano di nascita ma di base in Europa e negli USA. Grazie ad amiche facoltose McEvoy aveva acquistato una delle prime Maserati 6CM destinate alla clientela e partecipato attivamente alla stagione europea 1936 di corse per le 1.500. Nonostante la totale inesperienza come pilota, aveva ottenuto buoni risultati, forse perché era anche un bobbista vincitore di medaglia olimpica, e aveva inoltre pagato con regolarità i conti per il mantenimento della macchina presso la fabbrica. Non sappiamo come ebbe luogo l'approccio con Trossi, se attraverso la Casa o per conoscenza diretta originata dalla frequentazione delle stesse località mondane. Non sappiamo anche come i due piloti si divisero la guida, le fonti americane essendo completamente disinteressate alla questione. In ogni caso la corsa della piccola Maserati fu regolarissima, finendo sesta e seconda delle 1.500. Dopo di che McEvoy pose termine alla sua carriera di corridore automobilista vendendo la macchina al miliardario americano John DuPuy.
Il progetto di Vanderbilt III fu portato avanti anche l'anno successivo, questa volta con la presenza dei team tedeschi. Dal punto di vista sportivo, nonostante numerose modifiche l'inadeguatezza della pista fu ancora più manifesta e dal punto di vista economico l'evento finì in perdita in entrambe gli anni e quindi non fu ripetuto.

49. 1937 – 18 aprile – II Circuito del Valentino, Gran Premio Principe di Piemonte

Gara Internazionale di velocità in circuito (Parco del Valentino, Torino). 60 giri per 175,6 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 3° assoluto su 9 partenti
Vettura: Alfa Romeo 12C-36
Numero di Gara: (46)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Antonio Brivio	(60) 1h 52' 30"2/5	Alfa Romeo 12C-36
2° Giuseppe Farina	(50) 1h 54' 23"	Alfa Romeo 12C-36
3° Carlo Felice Trossi	(46) 1h 55' 49"	Alfa Romeo 12C-36

Le vetture da Gran Premio ritornarono al Parco Valentino, dopo un intervallo di due anni. La configurazione della pista era più corta rispetto a quella del 1935. Nuvolari ebbe un grave incidente durante le prove così che la Scuderia Ferrari era rappresentata per la corsa da Brivio, Farina, Trossi e Pintacuda. CFT, nonostante il recente divorzio con la Scuderia, aveva manifestamente un accordo, i cui termini non sono conosciuti, per guidare una Alfa Romeo 12C-36 in alcune gare della stagione 1937. Le quattro Alfa iscritte dalla Ferrari erano in una classe a parte, ma i loro motori soffrirono di surriscaldamento e tutti dovettero fermarsi per rifornirsi d'acqua, tranne Brivio che vinse la gara. Scrisse *L'Auto Italiana*: *"Per circa due ore le 4 macchine Alfa Romeo della Scuderia Ferrari […] sono passate davanti agli occhi degli spettatori senza suscitare un brivido o un entusiasmo qualsiasi"*.[1]

1 *L'Auto Italiana*, n. 11 20/04/1937.

50. 1937 – 25 aprile – III Coppa Principessa di Piemonte (1.500)

Gara Internazionale di velocità in circuito (Napoli-Posillipo). 30 giri per 123 km
Categoria: Corsa 1.500 cc
Risultato: 1° su 21 partiti
Vettura: Maserati 6CM, telaio e motore n. 1539
Numero di Gara: (20)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1º Carlo Felice Trossi	(30) 1h 14' 41"2/5	Maserati 6CM
2º "B Bira"	(18) 1h 15' 40"3/5	ERA B
3º Eugen Biørnstad	(50) 1h 16' 10"3/5	ERA A

Nella gara delle 1.500 quindici Maserati si misurarono con tre ERA. Cortese scattò al comando, seguito da Trossi, Bira (ERA) e da Bianco. Dopo poche tornate, Bira risalì in seconda posizione e, al quinto giro, prese la testa della corsa approfittando di una sosta ai box di Cortese. Ma già nel giro successivo Trossi sopravanzò il pilota siamese e, una volta al comando, aumentò progressivamente il distacco, andando a conquistare la vittoria. Bira chiuse al secondo posto, mentre per il terzo posto si accese una bagarre tra Bianco, Tongue e Bjørnstad: fu quest'ultimo, il norvegese al volante di una ERA, a tagliare il traguardo in terza posizione.

51. 1937 – 9 maggio – XI Gran Premio di Tripoli

Gara Internazionale di velocità in circuito (Mellaha). 40 giri per 524 km
Categoria: Corsa Formula Libera
Risultato: ritirato al 28° giro per rottura del motore
Vettura: Alfa Romeo 12C-36
Numero di Gara: (18)

CFT fu il più lento tra le vetture Grand Prix nelle prove e al decimo giro della gara si trovava soltanto in 14ª posizione, migliorata di poco al 25º giro con la 12ª, ma al 28º si ritirava, ufficialmente per rottura del motore, dopo una delle peggiori prestazioni della sua carriera.

52. 1937 – 30 maggio – I Circuito della Superba

Gara di velocità in circuito (Genova, corso Italia). 50 giri per 151,8 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 1° assoluto su 12 partenti
Vettura: Alfa Romeo 12C-36
Numero di Gara: (60)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1º Carlo Felice Trossi	(60) 1h 32' 27"2/5	Alfa Romeo 12C-36
2º Mario Tadini	(48) 1h 33' 43"3/5	Alfa Romeo 12C-36
3º Emilio Villoresi	(50) 48 giri	Alfa Romeo 8C 2900 A

Il primo Circuito della Superba a Genova fu rimandato di un anno a causa della guerra coloniale italiana in Etiopia. Il tracciato seguiva una carreggiata di corso Italia, il lungomare, sino al suo estremo orientale. Dopo una curva di 180°, le vetture imboccavano la carreggiata parallela. Il tragitto verso ponente si interrompeva con una curva a destra di 90° per imboccare la breve via Piave, per immettersi con un'altra curva a 90° in un corso parallelo (denominato diversamente a seconda dei tratti) più interno rispetto alla costa. Il tragitto verso levante si interrompeva con una curva di 90° a destra e poi con una di chicane "naturale" attorno a un complesso spor-

tivo, percorsa la quale si ricongiungeva nuovamente con corso Italia di fronte al Lido con una curva a sinistra. Contro un'opposizione ridotta al minimo, la Scuderia Ferrari conquistò un triplice successo: Trossi prevalse su Tadini, entrambi al volante delle 12C-36, mentre Emilio Villoresi giunse terzo con la 8C 2900 A. Trossi si era portato subito al comando e condusse indisturbato fino alla bandiera a scacchi.

53. 1937 – 13 giugno – II Circuito di Firenze (1.500 cc)

Gara Internazionale di velocità in circuito. 70 giri per 231,5 km
Categoria: Corsa 1.500 cc
Risultato: 2° su 19 partiti. Sostituto da Gino Rovere dal giro 27 al giro 40 e dal giro 44 al giro 54
Vettura: Maserati 4CM, telaio e motore n. 1536
Numero di Gara: (26)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° René Dreyfus	(28) 2h 3' 0,48"	Maserati 6CM
2° Carlo Felice Trossi-Gino Rovere	(26) 69 giri	Maserati 4CM
3° Ettore Bianco-Giovanni Rocco	(14) 69 giri	Maserati 6CM

La ripresa del Circuito di Firenze si svolse per la popolare classe 1.500. Furono abbandonate sia le vetture sport che il Circuito del 1933. La nuova scelta fu solo di poco migliore. Il tracciato a forma di osso percorreva in andata e ritorno il viale Lavagnini. I due tronconi erano congiunti ad un'estremità dal periplo della Fortezza da Basso e dall'altro da quello di piazza Indipendenza. Il Circuito era piuttosto veloce e la gara assai lunga (2 ore) per le abitudini delle 1.500. La corsa si svolse sotto un'ondata di caldo torrido con CFT che si schierava in pole position con la sua nuova vettura ufficiale, 4CM 1536, dotata di motore 4 cilindri per avere più coppia nei circuiti cittadini italiani, ma allo scatto iniziale fu preceduto da "Bira" su ERA, che, tuttavia, ebbe presto seri problemi ai freni, lasciando campo libero alle Maserati che si portarono saldamente in testa con il terzetto delle vetture ufficiali (Trossi, Dreyfus, Bianco). A un terzo di gara, stremato dalla calura, Trossi dovette cedere la vettura a Rovere per alcuni giri. Le condizioni fisiche del biellese apparivano critiche: il calore lo aveva quasi condotto al collasso. Al 25° giro mancò la curva dopo viale Regina Margherita, permettendo a Bianco e Dreyfus di superarlo. Dreyfus prese così il comando della corsa e lo mantenne sino alla bandiera a scacchi. Dopo una sosta di venti minuti ai box, durante la quale osservò con evidente impazienza l'andatura poco incisiva di Rovere, Trossi fece sapere di sentirsi nuovamente pronto alla lotta. Intorno al 40° giro Rovere venne richiamato ai box e avvenne il nuovo cambio di pilota, ma CFT durò poco e fu ancora sostituito. In extremis CFT rientrò nuovamente in gara e riuscì a concludere al secondo posto, mentre Bianco, con la terza Maserati ufficiale, si classificava terzo, dopo essere stato anch'egli sostituito per malore. Anche questo tracciato fiorentino fu abbandonato e nel dopoguerra vi fu un breve ritorno alle Cascine.

54. 1937 – 20 giugno – II Circuito di Milano

Gara Internazionale di velocità in circuito (Parco Sempione). 70 giri per 168 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 5° assoluto su 11 partenti
Vettura: Alfa Romeo 12C-36
Numero di Gara: (66)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Tazio Nuvolari	(88) 1h 37' 15"1/5	Alfa Romeo 12C-36
2° Giuseppe Farina	(78) 1h 39' 19"2/5	Alfa Romeo 12C-36
3° Hans Ruesch	(58) 69 giri	Alfa Romeo 8C-35
[...]		
5° Carlo Felice Trossi	(66) 67 giri	Alfa Romeo 12C-36

Questa sarebbe stata l'ultima competizione italiana su circuito cittadino del periodo prebellico a prevedere una categoria conforme alla Formula Internazionale. D'ora in avanti l'attenzione degli organizzatori si sarebbe concentrata sulla classe 1.500, lasciando le vetture da Gran Premio ai soli circuiti di Livorno, Pescara e Monza. L'usuale processione delle Alfa Romeo 12C della Scuderia Ferrari risultò incompleta, perché CFT si piazzò solo quinto. Infatti, dopo aver superato Nuvolari al 21° giro per condurre brevemente la corsa, CFT si dovette fermare per problemi alle candele, perdendo tre giri e non riuscendo più a sopravanzare chi lo precedeva.

55. 1937 – 11 luglio – VII Grand Prix du Belgique

Gara Internazionale di velocità in circuito (Spa-Francorchamps). 34 giri per 505,4 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: ritirato al 5° giro per rottura del motore
Vettura: Alfa Romeo 12C-36
Numero di Gara: (18)

I principali team furono costretti a dividere le proprie squadre a causa della concomitanza con la Vanderbilt Cup negli Stati Uniti. Un costante e regolare Hasse (Auto Union) si impose a sorpresa sul velocissimo tracciato, precedendo gli altri piloti delle squadre tedesche. Le Alfa Romeo, penalizzate dalla scarsa potenza, con Sommer e Trossi non ebbero alcun ruolo di rilievo. Già nel secondo giro, CFT si dovette fermare, riprendendo poi piano e ritirandosi presto, ufficialmente per guasto al motore.

La Scuderia Ferrari aveva iscritto CFT anche per il Gran Premio di Germania del 25 luglio (vettura Alfa Romeo 12C-36 n. 26), ma invece apparve Attilio Marinoni alla guida della macchina.

56. 1937 – 8 agosto – IX Grand Prix de Monaco

Gara Internazionale di velocità in circuito. 100 giri per 318 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 9° su 15 partenti. Subentrato a Carlo Pintacuda dal 35° al 50°giro
Vettura: Alfa Romeo 8C-35
Numero di Gara: (26)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Manfred von Brauchitsch	(10) 3h 7' 23,9"	Mercedes-Benz W125
2° Rudolf Caracciola	(8 3h 8' 48,2"	Mercedes-Benz W125
3° Christian Kautz	(12) 98 giri	Mercedes-Benz W125
[...]		
9. Carlo Felice Trossi-Carlo Pintacuda	(26) 87 giri	Alfa Romeo 8C-35

CFT era pilota di riserva della Scuderia Ferrari a Monaco. Pintacuda, che era apparso lentissimo sulla vecchia Alfa Romeo 8C-35, fu fermato al 35° giro e fu sostituito da CFT quando ormai era 4 giri indietro. Trossi non durò a lungo e riconsegnò la macchina a Pintacuda 15 giri dopo. L'incedere di Pintacuda fu così lento che il loro numero scomparve dai fogli dei cronometristi per ricomparire dopo la corsa classificati in nona posizione con 13 giri di ritardo.

57. 1937 – 22 agosto – IV Prix de Berne/Preis von Bern

Gara Internazionale di velocità in circuito (Bremgarten). Due batterie di 14 giri per 101,9 km. Finale di 21 giri per 152,9 km
Categoria: Corsa 1.500 cc
Risultato: Non partito.

Vettura: ERA A, n. R2A
Numero di Gara: (70)

La Casa Maserati non ritenne di iscriversi alla gara bernese pertanto CFT rimase senza macchina per la più importante corsa della stagione per le vetture di 1.500 cc. CFT tuttavia accettò di guidare la ERA del pilota greco Nicky Embiricos, dietro insistenza di Giulio Ramponi, a cui la macchina era stata affidata per riparazioni e vendita dopo il grave incidente di Embiricos a Firenze e il suo ritiro dalle corse. Non vi era macchina da corsa 1.500 più diversa dalle Maserati cui CFT era abituato, tuttavia egli fu capace di ottenere il sesto tempo in prova davanti ad altri 18 concorrenti a bordo delle migliori macchine della categoria, mostrando una capacità di adattamento fuori dal comune. Purtroppo la vecchia ERA, che era la seconda costruita in assoluto ancora nel 1934 e che sfoggiava una triste livrea color grigio topo, non fu ritenuta sufficientemente preparata e quindi CFT non prese la partenza.

58. 1937 – 12 settembre – XIV Gran Premio d'Italia

Gara Internazionale di velocità in circuito (Livorno, Ardenza). 50 giri per 361 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 8° su 15 partenti
Vettura: Alfa Romeo 12C-36
Numero di Gara: (26)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Rudolf Caracciola	(2) 2h 44' 54"2/5	Mercedes-Benz W125
2° Herrmann Lang	(6) 2h 44' 54"4/5	Mercedes-Benz W125
3° Bernd Rosemeyer	(12) 2h 46' 19"4/5	Auto Union Typ C
[...]		
8° Carlo Felice Trossi	(26) 47 giri	Alfa Romeo 12C-36

Spostato a Livorno per la pressione politica della famiglia Ciano, il Gran Premio d'Italia vide una lotta serrata tra le squadre tedesche. Alla fine prevalse la Mercedes con il modello W125 da oltre 600 cavalli. Trossi con la 12 cilindri Alfa Romeo fu il secondo dei piloti delle macchine italiane dopo Nuvolari, ma aveva sei macchine tedesche davanti e solo due dietro. In corsa non poteva che navigare tranquillamente, salendo dall'undicesimo all'ottavo posto finale senza effettuare sorpassi.

59. 1937 – 19 settembre – III Coppa Edda Ciano

Gara di velocità in circuito (Lucca). 60 giri per 141 km
Categoria: Corsa 1.500 cc
Risultato: 1° assoluto su 14 partenti
Vettura: Maserati 6CM, telaio e motore n. 1539
Numero di Gara: (30)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Carlo Felice Trossi	(30) 1h 30' 40"2/5	Maserati 6CM
2° Luigi Villoresi	(16) 59 giri	Maserati 6CM
3° Giovanni Rocco	(22) 59 giri	Maserati 6CM

Trossi aveva a disposizione una Maserati 6 cilindri ufficiale, la 6CM 1539. Fu però Cortese a prendere il comando davanti a Varzi e Luigi Villoresi, ma al terzo giro Varzi superò Cortese portandosi in testa. CFT iniziò a rimontare, sorpassando Villoresi e Cortese e, dopo 7 giri, superò anche Varzi conquistando il comando e dominò la corsa vincendo con oltre un giro di vantaggio. Varzi fu poi rallentato da problemi al motore e scivolò indietro, lasciando

a Villoresi, Cortese e Bianco la lotta per il secondo posto. La battaglia si concluse con il ritiro di Bianco e l'incidente di Cortese, che finì in ospedale, permettendo a Villoresi e Rocco di salire sul podio.

60. 1937 – 26 settembre – I Circuito di Campione d'Italia

Gara di velocità in circuito. Tre batterie di 40 giri per 44,6 km. Finale di 50 giri per 55,8 km
Categoria: Corsa 1.500 cc
Risultato: Ritirato nella finale su vettura n. 2 per incidente, e su vettura n. 6 dopo aver sostituito Aldo Marazza per rottura del compressore. 1° nella terza batteria
Vettura: Maserati 4CM, telaio e motore n. 1536 (n. 2), e 6CM, telaio e motore n. 1539 (n. 6)
Numero di Gara: (2, 6)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
III batteria		
1° Carlo Felice Trossi	(2) 31' 18"2/5	Maserati 4CM
2° Francesco Severi	(22) 31' 31"3/5	Maserati 6CM
3° Ferdinando Righetti	(8) 34 giri	Maserati 6CM

La gara si disputava su tre batterie e una finale, con un lotto di partecipanti composto interamente da piloti italiani al volante di Maserati, su un circuito minuscolo lungo poco più di un chilometro e molto stretto. I portacolori ufficiali Bianco e Trossi erano i favoriti per la vittoria nelle rispettive batterie, mentre Rocco riuscì a imporsi nella sua. Nella finale, a cui prendevano parte i due migliori classificati di ciascuna batteria, Rocco prese subito il comando, ma fu presto superato da Trossi, che sembrava avviato verso il trionfo. Tuttavia, a metà corsa, un errore costò caro a Trossi, che finì fuori pista. Risalito al volante della vettura di Marazza, CFT, che aveva ancora la possibilità aritmetica di diventare campione italiano, intraprese un'incredibile rimonta, ma fu costretto al ritiro per problemi al compressore. La vittoria andò così a Rocco, seguito da Severi e Lurani mentre Bianco si ritirava.
Ettore Bianco, nonostante il ritiro, aveva accumulato in precedenza punti sufficienti per laurearsi campione italiano della classe 1.500 per il 1937, grazie al doppio abbandono di Trossi.

61. 1937 – 9 ottobre – Imperial Trophy

Gara di velocità in circuito (Crystal Palace, Londra). Due batterie di 10 giri per 32,2 km. Finale di 15 giri per 48,3 km
Categoria: Corsa a handicap per classi di cilindrata
Risultato: ritirato nel 7° giro della finale per noie meccaniche imprecisate. 1° nella seconda batteria
Vettura: Maserati 4CM telaio e motore n. 1536
Numero di Gara: (29)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
II batteria		
1° Carlo Felice Trossi	(29) 21' 37,9"	Maserati 4CM
2° Charles Martin	(26) 21' 40,4"	ERA A
3° "B Bira"	(24) 21' 41,8"	ERA B

Charles Goodacre, alla guida della piccola Austin 750 cc, aveva il vantaggio iniziale dato dall'handicap. Trossi sferrò quindi un attacco deciso, conquistando la seconda posizione a metà gara. In quel momento il distacco da Goodacre era di 14 secondi. Al settimo giro lo ridusse a 11 secondi, poi a meno di 3 all'ottavo, fino a passare in testa al penultimo giro. La prestazione di Trossi fu degna di nota: nelle loro sporadiche apparizioni, i piloti stranieri di fama raramente riuscivano a brillare in prove di velocità britanniche come questa. Tuttavia la sua macchina non funzionava al meglio nella finale e si dovette ritirare prima della metà corsa per un guasto imprecisato.
La spedizione inglese di Trossi era stata organizzata da Gino Rovere, che aveva forti legami commerciali col Regno

Unito, e si era appoggiata logisticamente alla Scuderia Ambrosiana che aveva inviato due Maserati per Luigi Villoresi e Giovanni Lurani per la corsa del Crystal Palace.

62. 1937 – 16 ottobre – B.A.R.C. Meeting Race 5, Siam Challenge Trophy

Gara di velocità in circuito (Brooklands, Mountain Course). 10 giri per 18,8 km
Categoria: Corsa a handicap per classi di cilindrata
Ritirato al 7° giro per guasto al cambio
Vettura: Maserati 4CM telaio e motore n. 1536
Numero di gara (8)

CFT rimase in Inghilterra per partecipare al Meeting di Brooklands del sabato successivo a quello del Crystal Palace, al contrario della Scuderia Ambrosiana che era ripartita dopo la corsa. I molteplici problemi meccanici della sua macchina, piuttosto provata dopo la stagione italiana, non furono del tutto risolti e si dovette ritirare.

63. 1937 – 16 ottobre – B.A.R.C. Meeting Race 6, VII Mountain Championship

Gara di velocità in circuito (Brooklands, Mountain Course). 10 giri per 18,8 km
Categoria: Corsa Formula Libera
Non partito per vettura non riparata in tempo
Vettura: Maserati 4CM, telaio e motore n. 1536
Numero di gara (15)
CFT risultava iscritto col numero 15 anche alla sesta corsa del meeting, ma non poté partire, non avendo avuto il tempo necessario alla riparazione del cambio (v. gara n. 62).

64. 1937 – 16 ottobre – B.A.R.C. Meeting Race 9, Third Campbell Circuit Handicap

Gara di velocità in circuito (Brooklands, Campbell Circuit). 3 giri per 10,940 km
Categoria: corsa a handicap individuale
Risultato: 4°
Vettura: Maserati 4CM, telaio e motore n. 1536
Numero di gara (2)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° J B Wilson	(14)	MG 750
2° Hugh Hunter	(16)	Frazer Nash -BMW
3° Austin Dobson	(10)	Maserati 6CM
4° Carlo Felice Trossi	(2) 6' 59"	Maserati 4CM

I resoconti della stampa su questi tipi di corse svolte a Brooklands sfortunatamente non danno i tempi nel senso convenzionale. E' chiaro che CFT non riuscì a raggiungere né la piccola MG né la BMW sport nella brevissima corsa, ma fu battuto anche dalla Maserati 6CM di Dobson che presumibilmente aveva il suo stesso handicap.

65. 1938 – 15 maggio – XII Gran Premio di Tripoli

Gara Internazionale di velocità in circuito (Mellaha). 40 giri per 524 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: ritirato all'11° giro per rottura del cambio
Vettura: Maserati 8CTF, telaio e motore n. 3031
Numero di Gara: (28)

Nel 1938 entrò in vigore la nuova Formula Internazionale, basata sulla cilindrata. Per questa formula, Ernesto Maserati realizzò quello che probabilmente fu il suo capolavoro, il modello 8CTF 3 litri con compressore, che Trossi si impegnò a guidare durante la stagione 1938, abbandonando quasi completamente le corse delle 1.500 cc. L'esordio tripolino fu assai promettente. Al quinto giro CFT si era issato al quarto posto, avendo superato Caracciola su Mercedes-Benz e al settimo passò Farina su Alfa Romeo 312 per il terzo posto e il girò successivo passò von Brauchitsch, diventando secondo dietro Lang che fu superato durante il nono giro. La lotta testa a testa tra i due piloti continuò nel decimo giro quando Lang ripassò in testa per una frazione di secondo. Purtroppo un guasto al cambio fermò la corsa di Trossi all'undicesimo giro. Durante tutta la stagione, la 8CTF si mostrò veloce almeno al pari delle vetture tedesche che per la prima volta dopo diversi anni si trovarono ad avere un avversario alla loro altezza. La 8CTF tuttavia non fu sufficientemente sviluppata e si ritirò sovente, quasi sempre dopo folgoranti prestazioni velocistiche. I tre esemplari costruiti furono venduti e quanto fosse competitiva la macchina una volta ben preparata è dimostrato dalla duplice vittoria alle 500 Miglia di Indianapolis del 1939 e 1940.

66. 1938 – 26 giugno – IV Coppa Principessa di Piemonte (1.500 cc)

Gara Internazionale di velocità in circuito (Napoli-Posillipo). 60 giri per 246 km
Categoria: Corsa 1.500 cc
Risultato: 12° su 18 partiti. Sostituito da Giovanni Rocco al 20° giro
Vettura: Maserati 6CM telaio n. 1560 e motore n. 1559
Numero di Gara: (24)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Aldo Marazza	(12) 2h 26' 8"3/5	Maserati 6CM
2° Luigi Villoresi	(10) 2h 26' 36"3/5	Maserati 6CM
3° Giorgio Pelassa-Piero Dusio	(16) 59 giri	Maserati 6CM
[...]		
12° Carlo Felice Trossi-Giovanni Rocco	(24) 51 giri	Maserati 6CM

CFT era al via con una nuovissima Maserati 6CM, châssis 1560. Dopo aver segnato il giro più veloce in prova, CFT prese decisamente la testa, segnando per due volte il giro più veloce in gara, ma dopo un terzo di corsa, si dovette fermare per un malore. Trossi era partito già indisposto sin dal mattino. Dopo una lunga sosta, la sua macchina fu ripresa da Rocco che si era nel frattempo ritirato, per terminare la corsa lontanissima dai primi.

67. 1938 – 3 luglio – VIII Biella-Oropa

Gara Sociale in salita. Km. 11,030. Dislivello 739 m
Categoria: Sport Nazionale fino a 1.500 cc
Tentativo di record fuori gara
Vettura: Maserati 6CM telaio n. 1557 e motore n. 1556

L' edizione del 1932, l'ultima disputata in precedenza, era stata vinta da CFT in 9' 4"2/5 con un'Alfa Romeo 8C 2300 spider della Scuderia Ferrari, stabilendo il tempo record delle automobili per la salita. Tuttavia le motociclette si erano sempre dimostrate più veloci anche se in quell'anno solo marginalmente. Dopo questa edizione la corsa fu riesumata nel 1938 come corsa sociale dell'Automobile Club Biella. CFT non disponeva della macchina adatta né sarebbe stato di buon gusto competere con i dilettanti locali, ma ottenne di poter fare la salita fuori gara con una Maserati 1.500 da corsa per attaccare il suo record. Con 8' 32"4/5 il suo tempo del 1932 fu polverizzato migliorando anche il record assoluto detenuto da una motocicletta. CFT poté constatare che la sua popolarità presso i concittadini (15.000 spettatori avevano invaso i prati attorno al percorso) era intatta: *"Trossi ha suscitato un entusiasmo indescrivibile al suo arrivo. Non appena sceso di macchina è stato attorniato da centinaia di spettatori che lo hanno applaudito incessantemente, avvolgendolo in una vibrante ed affettuosa dimostrazione di simpatia"* scrisse infatti *Il Popolo Biellese*[1]. Un altro grande pilota biellese, Giovanni Bracco, migliorò il record di CFT nel 1948, con una Maserati 2 litri tipo A6GCS con 8' 25"2/5.

1 *Il Popolo Biellese*, 4 luglio 1938. "Fervido" e "Vibrante" sono aggettivi comunissimi nel lessico giornalistico dell'epoca, fin da pensare che vi fosse una direttiva per il loro uso.

68. 1938 – 7 agosto – Coppa Ciano

Gara Internazionale di velocità in circuito (Livorno-Ardenza). 40 giri per 232 km.
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Ritirato al 15° giro per guasto al motore
Vettura: Maserati 8CTF, telaio e motore 3031
Numero di Gara: (56)

La velocissima Maserati 8CTF permise a Trossi di segnare il miglior tempo in prova. CFT riuscì a partire solo in quarta posizione, ma al terzo giro superò prima Farina, poi Lang. Al quarto giro superò Caracciola e passò al comando con un giro record di 2' 26,8", proprio mentre la sua Maserati e la Mercedes tagliavano il traguardo affiancate. Vedere Trossi in testa con la sua Maserati rossa provocò un entusiasmo sfrenato nel pubblico, disabituato da molte stagioni a vedere una macchina rossa davanti alle Frecce d'Argento. Trossi dominò per quattro giri, mentre il distacco tra la sua vettura e quella di Caracciola aumentava progressivamente e all'ottavo giro il margine era di cinque secondi. Lang e Brauchitsch seguivano con un ulteriore leggero ritardo Al nono giro Trossi si fermò per cambiare le candele e Caracciola tornò in testa, mentre Trossi tornò ancora ai box dopo alcuni giri per regolare i freni, poi cambiò nuovamente le candele per poi fermarsi di nuovo ai box, questa volta definitivamente, al 16° giro.

69. 1938 – 14 agosto – XIV Coppa Acerbo

Gara Internazionale di velocità in circuito (Pescara). 16 giri per 412,8 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Ritirato all'11° giro per guasto al motore. Sostituito da Luigi Villoresi dal 5° al 10° giro
Vettura: Maserati 8CTF, telaio e motore 3031
Numero di Gara: (42)

Dopo una partenza lenta, CFT si portò rapidamente in quarta posizione quando durante il quinto giro la veloce Maserati sbandò fuori pista danneggiando il posteriore. Nel riportare la Maserati in carreggiata, Trossi si procurò uno stiramento al braccio così doloroso da costringerlo a rientrare ai box. Qui cedette il volante al pilota di riserva Luigi Villoresi, al suo debutto assoluto in un Gran Premio, chiedendogli di condurre la vettura per cinque giri, limitandosi a mantenere la posizione. Ma Villoresi ripartì con un'andatura velocissima migliorando più volte il record sul giro. Trossi al decimo giro rilevò Villoresi che si era fermato per la sostituzione delle candele e rientrò in gara ma solo per un giro dopo cui fu costretto al ritiro per noie al carburatore.

70. 1938 – 11 settembre – XVI Gran Premio d'Italia

Gara Internazionale di velocità in circuito (Monza). 60 giri per 419,6 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 5° su 17 partenti oppure squalificato per assistenza fuori dal box.[1]
Vettura: Maserati 8CTF, telaio e motore 3031
Numero di Gara: (14)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Tazio Nuvolari	(22) 2h 41' 39"3/5	Auto Union Typ D
2° Nino Farina	(30) 59 giri	Alfa Romeo 316
3° Rudolf Caracciola-Manfred von Brauchitsch	(12) 57 giri	Mercedes-Benz W154
4° Clemente Biondetti	(6) 57 giri	Alfa Romeo 316
5° (squalificato ?) Carlo Felice Trossi	(14) 56 giri	Maserati 8CTF

Dopo le velocissime ma effimere apparizioni a Tripoli, Livorno e Pescara, le Maserati 8CTF apparvero più lente a Monza. Trossi ne portò una al traguardo per la prima volta, piazzandosi al quinto posto, ma secondo alcune fonti fu poi squalificato per aver ricevuto aiuto dai meccanici fuori dall'area dei box.

1 Fonti discordi.

71. 1939 – 15 maggio – XIII Gran Premio di Tripoli

Gara Internazionale di velocità in circuito (Mellaha). 30 giri per 393 km
Categoria: Corsa 1.500 cc
Risultato: ritirato al 1° giro per rottura di un pistone.
Vettura: Maserati 4CL, telaio e motore n. 1564
Numero di Gara: (18)

Il Gran Premio di Tripoli era la gara più ricca del calendario italiano e probabilmente dell'intera stagione europea. Non sorprende quindi che i team Alfa Romeo e Maserati si fossero presentati al gran completo per la gara che era stata riservata alle 1.500 per agevolarle. Ciò che invece sorprese enormemente fu il grado di impreparazione che entrambi i team dimostrarono. Quello che accadde è ben noto e segnò una delle giornate più nere dell'automobilismo sportivo italiano. Mercedes-Benz aveva segretamente preparato un'auto a otto cilindri a V di 90° da 1.500 cc, denominata W165, pensando alla futura Formula Internazionale del 1941, poiché si prevedeva, se non ufficialmente, che il limite di cilindrata di 1.500 cc sarebbe stato scelto per la futura Formula per i Gran Premi valida dal 1941. Le squadre italiane furono sonoramente battute dalla nuova macchina. Luigi Villoresi aveva fatto registrare il tempo più veloce nelle prove, guidando la Maserati 4CL equipaggiata con la carrozzeria aerodinamica (4CL 1568), ma, pochi minuti dopo la partenza, la leva del cambio gli rimase in mano. In ogni caso, durante le prove era stato chiaro che questa vettura preparata in fretta e furia, e quindi non collaudata, soffriva di surriscaldamento. Nel frattempo, le altre 4CL di Cortese e Trossi ruppero entrambe un pistone durante il primo giro, cosicché le tre nuovissime 4CL sparirono molto presto dalla corsa, mentre le Alfa Romeo 158 mostrarono errori di preparazione e un difetto nella progettazione dei condotti di raffreddamento nella testata. Un'aura di invincibilità circondò le Mercedes-Benz W165 dopo la loro vittoria, quasi un "veni, vidi, vici" motoristico. La verità però è che le Mercedes erano prototipi, non finiti e non collaudati, anche se costruiti meticolosamente, e infatti dopo quella gara furono messe fuori servizio, per rendere la sconfitta italiana ancora più cocente.

Alla V Coppa Principessa di Piemonte (Napoli) del 28 maggio, CFT era riserva designata della Maserati 6CM n. 24, ma non prese il volante. La macchina era l'unica 6CM costruita dotata di un motore a quattro valvole per cilindro e fu guidata dal pilota locale Luigi Bellucci.

72. 1939 – 30 luglio – XIX Coppa Ciano

Gara di velocità in circuito (Ardenza). 60 giri per 348 km
Categoria: Corsa 1.500 cc
Risultato: ritirato al 26° giro forse per rottura di un pistone.
Vettura: Maserati 4CL, telaio e motore n. 1564
Numero di Gara: (56)

CFT partecipava alla gara di Livorno ancora al volante della prima Maserati 4CL costruita, numero di serie 1564. Pilota e macchina mostrarono scarsa voglia e si ritirarono prima della metà della gara. La guerra in Europa avrebbe accorciato la stagione e questa fu l'ultima corsa di CFT nel 1939.

73. 1940 – 28 aprile – Gran Premio Brescia delle Mille Miglia

Gara Internazionale di velocità in circuito stradale (Brescia-Cremona-Curtatone-Brescia). 9 giri di 165 km + 1 km per 1486 km totali
Categoria: Vetture Sport non sovralimentate
Risultato: 8° assoluto su 123 partiti. Copilota: Ascanio Lucchi
Vettura: Alfa Romeo 6C 2500 tipo 256 berlinetta Touring, châssis 915.007, targa MI 49865
Numero di gara (76)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Huschke von Hanstein-Walter Bäumer	(70) 8h 54' 46"	BMW 328 berlinetta Touring
2° Nino Farina-Paride Mambelli	(84) 9h 10' 16"	Alfa Romeo 6C 2500 tipo 256 Spider Touring
3° Adolf Brudes- Ralph Roese	(74) 9h 13' 27"	BMW 328 spider
[...]		
8° Carlo Felice Trossi-Ascanio Lucchi	(76) 9h 36' 55"	Alfa Romeo 6C 2500 tipo 256 berl. Touring

L'Italia non era ancora entrata in guerra e ciò permise la disputa di tre corse nella primavera del 1940. La prima fu la cosiddetta Mille Miglia disputata su circuito che fu anche la prima corsa di CFT come pilota ufficiale Alfa Romeo. Tra le Alfa Romeo 6C 2500 ufficiali, gli fu destinata la berlinetta Touring costruita per le 24 ore di Le Mans del 1939 che pesava 1.160 kg a secco. La berlinetta BMW 328 che avrebbe dominato la corsa pesava invece 700 kg a secco. Questo contò molto sul velocissimo tracciato: praticamente pari come potenza (125 hp l'Alfa Romeo, 130 hp la BMW), il peso fu determinante. CFT fece del suo meglio con la più veloce delle Alfa Romeo come velocità massima, ma anche la più pesante, classificandosi solo ottavo.

74. 1940 – 12 maggio – XIV Gran Premio di Tripoli

Gara Internazionale di velocità in circuito (Mellaha). 30 giri per 393 km
Categoria: Corsa 1.500 cc
Risultato: 3° assoluto su 22 partiti
Vettura: Alfa Romeo 158
Numero di Gara: (42)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Nino Farina	(14) 1h 54' 16,49"	Alfa Romeo 158
2° Clemente Biondetti	(16) 1h 54' 45,96"	Alfa Romeo 158
3° Carlo Felice Trossi	42) 1h 55' 9,36"	Alfa Romeo 158

La Germania era in guerra e la Mercedes non poté ritornare a Tripoli. Per una rivincita incompleta l'Alfa Romeo voleva almeno migliorare le medie dei tedeschi dell'anno precedente. La preparazione fu minuziosa e l'obiettivo minimo fu raggiunto: Nino Farina impiegò 5 minuti meno di Lang a completare i trenta giri del percorso e la media salì da 197,796 a 206,347 km/h e il giro più veloce da 211,688 a 213,450 km/h. CFT si classificò terzo nella sua prima corsa con l'Alfa Romeo 158, migliorando a sua volta il record di Lang di 4 minuti.

75. 1946 – 21 luglio – I Grand Prix des Nations

Gara Internazionale di velocità in circuito (Ginevra). Due batterie di 32 giri per 95,6 km. Finale di 44 giri per 131,39 km
Categoria: Corsa 1.500 cc
Risultato 2° assoluto e 2° nella seconda batteria
Vettura: Alfa Romeo 158, châssis 113, motore 214
Numero di Gara: (44)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
II batteria		
1° Nino Farina	(42) 56' 17,2"	Alfa Romeo 158/46B
2° Carlo Felice Trossi	(44) 56' 50,2"	Alfa Romeo 158/40C
3° Tazio Nuvolari	(46) 57' 28,2"	Maserati 4CL
Finale		
1° Nino Farina	(42) 1h 15' 49,4"	Alfa Romeo 158/46B
2° Carlo Felice Trossi	(44) 1h 17' 0,9"	Alfa Romeo 158/40C
3° Jean-Pierre Wimille	(18) 43 giri	Alfa Romeo 158/40C

Il circuito cittadino di Ginevra di circa 3 km di lunghezza presentava tutti gli ostacoli tipici dei circuiti urbani dell'epoca: due passaggi a livello, una linea tranviaria che attraversava il centro del viale percorso dalle auto da corsa (Route de Lausanne), un tratto di andata e ritorno sulla stessa strada (Quai Wilson) con le corsie separate solo da balle di paglia. Il tradizionale tornante collegava le due strade e una chicane artificiale e molto lenta era stata posizionata dove la pista attraversava la Route de Lausanne, con l'ulteriore complicazione dell'attraversamento dei binari del tram. Le auto sarebbero poi tornate verso il traguardo sull'Avenue de France.
Dopo un esordio post-bellico improvvisato e difficile a St. Cloud nel giugno 1946, la dirigenza dell'Alfa Romeo aveva deciso che non avrebbe mai più schierato solo due vetture in una gara, quindi arrivò a Ginevra con cinque macchine, due delle quali con motori con compressori a doppio stadio. Il team ufficiale era composto da Nino Farina e Achille Varzi con le vetture potenziate e da Jean-Pierre Wimille e Carlo Felice Trossi su due in configurazione 1940 e una di riserva. Erano accompagnati da ben 18 meccanici. I meccanici dell'Alfa Romeo, tutti di eccellenti capacità, facevano sempre sembrare il team come una grande organizzazione perfettamente gestita e ben finanziata, cosa che non sempre era vera, e ancor più negli anni del dopoguerra.
CFT partecipava nella seconda batteria. Il suo tempo in prova era risultato il quinto dietro a quelli dei tre compagni di squadra e a quello di Villoresi su Maserati 4CL. L'altra Alfa Romeo nella batteria era guidata da Nino Farina. Trossi si contentò di tenere a bada Nuvolari per il secondo posto. Nella finale, Farina e Wimille si scambiavano la leadership a colpi di giri record, uno dopo l'altro, in una sfida serrata che infiammava il pubblico. La folla era in delirio, benché, secondo l'opinione degli esperti, i piloti stessero in realtà offrendo soprattutto uno spettacolo. Varzi, che aveva seguito da vicino la coppia nei primi quattro giri, iniziò una serie di soste ai box per sostituire le candele. Trossi, dopo aver superato Nuvolari al quarto giro, si stabilì in terza posizione. Doppiato da Farina e Wimille al 32º giro, un Nuvolari esasperato e ferito nell'orgoglio spinse fuori pista l'auto di Wimille al tornante. Un furioso Wimille riuscì a riavviare la vettura a spinta e a rientrare in gara, ma dovette accontentarsi del terzo posto, avendo perso un giro su Farina. Nel frattempo Trossi navigava verso il secondo posto, piuttosto staccato.

76. 1946 – 1º settembre 1946 – III Gran Premio del Valentino, I Gran Premio di Torino

Gara Internazionale di velocità in circuito. 60 giri per 283,2 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale (1947)
Risultato: 6° assoluto su 20 partenti
Vettura: Alfa Romeo 158/46B, châssis 110, motore 216
Numero di Gara: (54)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Achille Varzi	(46) 2h 35' 45,8"	Alfa Romeo 158/40C
2° Jean-Pierre Wimille	(52) 2h 35' 46,3"	Alfa Romeo 158/46B
3° Raymond Sommer	(22) 58 giri	Maserati 4CL
[...]		
6º Carlo Felice Trossi	(54) 51 giri	Alfa Romeo 158/46B

Il culmine della stagione internazionale 1946 fu una gara per vetture da Gran Premio disputata nel Parco del Valentino a Torino, che gli organizzatori decisero di far correre secondo il regolamento della futura Formule Internatio-

nale in vigore dal 1947, ovvero per vetture fino a 1,5 litri sovralimentate e fino a 4,5 litri aspirate. Questa Formula rimase valida anche per gli anni 1950 e 1951, per i primi due Campionati Mondiale Piloti, che oggi sono chiamati "I primi due anni della Formula 1" e sulla carta fino al 1953. Dopo la gara di Ginevra, l'Alfa Romeo poté intervenire sulle altre 158, dotandole di compressore a due stadi. Tutti e sei gli esemplari esistenti vennero quindi portati a Torino per Nino Farina, Achille Varzi, Jean-Pierre Wimille, Carlo Felice Trossi e il collaudatore capo Consalvo Sanesi. Farina, Wimille e Trossi disponevano di 158/46B, mentre Varzi e Sanesi erano al volante di 158/40C.
Farina, dalla pole position, si rese protagonista di una delle sue consuete leggerezze facendo tenere da un meccanico la ruota posteriore destra per mantenere la vettura nella corretta posizione di partenza. Scattò comunque in anticipo, ma ciò non ebbe conseguenze poiché la sua gara durò solo pochi metri: partì con tale violenza, che si ruppe un semiasse. Al secondo giro, il cambio di Trossi rimase bloccato in quarta marcia, compromettendo di fatto la sua corsa. Sanesi lo superò, finché fu costretto al ritiro per problemi al magnete di accensione. Le Alfa rimaste in gara – con Trossi ormai in andatura turistica, molto staccato – si scambiavano le posizioni in maniera del tutto blanda. Il turno di Varzi per la vittoria era prossimo; ciò fu ricordato a Wimille quando si fermò per il rifornimento: il francese seguì quindi Varzi da vicino per tutta la seconda metà della gara. Wimille non sembrava soddisfatto e fu fotografato mentre sbadigliava al volante. Probabilmente si lamentò con la direzione dell'Alfa Corse dopo la gara. Come conseguenza, tre settimane più tardi, a Milano, Wimille rimase senza vettura e nessuna 158 fu inviata al Grand Prix du Salon di Parigi all'inizio di ottobre, come egli aveva vivamente auspicato.
Dopo una gara lenta e priva di eventi rilevanti, CFT fu classificato in sesta posizione, con 9 giri di ritardo.

77. 1946 – 29 settembre – IV Circuito di Milano

Gara Internazionale di velocità in circuito (Parco Sempione). Due batterie di 20 giri per 56 km. Finale di 30 giri per 84 km
Categoria: Formula Internazionale (1947)
Risultato: 1° assoluto su 20 partenti e 2° nella prima batteria
Vettura: Alfa Romeo 158, châssis 114, motore 216
Numero di Gara: (12)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
I batteria		
1° Achille Varzi	(2) 38' 14"4/5	Alfa Romeo 158/46B
2° Carlo Felice Trossi	(12) 38' 17"	Alfa Romeo 158/46B
3° Tazio Nuvolari	(8) 39' 16"4/5	Maserati 4CL
Finale		
1° Carlo Felice Trossi	(12) 56' 6"	Alfa Romeo 158/46B
2° Achille Varzi	(2) 56' 24"1/5	Alfa Romeo 158/46B
3° Consalvo Sanesi	(32) 56' 42"4/5	Alfa Romeo 158/46B

Il terzo Circuito di Milano si disputò il 29 settembre su un tracciato ancora disegnato all'interno del Parco Sempione, come nelle due gare prebelliche che però avevano utilizzato percorsi differenti. La pista era resa insidiosa da un fondo a pronunciata forma a schiena d'asino e dagli alberi che la costeggiavano. Per questo motivo, l'intero tracciato fu disseminato di chicane di balle di paglia per ridurre la velocità. Gli organizzatori italiani erano costretti a portare le corse al pubblico, poiché i mezzi di trasporto, privati o pubblici, erano praticamente inesistenti. Ciò comportò la rinascita di gran parte dei circuiti cittadini utilizzati negli anni precedenti la guerra e la comparsa di un gran numero di nuovi percorsi. La gara, brevissima, presentava però un parterre quasi all'altezza di quello visto a Torino all'inizio del mese. L'Alfa Romeo non poteva mancare alla gara di casa e iscrisse quattro vetture. Wimille, che a Torino aveva obbedito malvolentieri agli ordini di scuderia, senza nascondere il proprio disappunto, rimase in Francia; furono quindi schierate quattro 158 per Nino Farina, Achille Varzi, Carlo Felice Trossi e il collaudatore capo Consalvo Sanesi, tutte accuratamente preparate e dotate di compressore a due stadi. Per l'intera stagione, in casa Alfa Romeo si era soliti designare in anticipo il candidato alla vittoria: il prescelto avrebbe vinto se tutto fosse andato liscio e nessun avversario avesse insidiato la supremazia delle loro macchine. Wimille era probabilmente il designato a St. Cloud, Farina a Ginevra, Varzi a Torino. Questa volta sarebbe toccato a Trossi, in una splendida do-

menica d'autunno. Nella prima batteria, Trossi scattò addirittura prima che la bandiera si alzasse, ma lasciò presto passare Varzi. Nella seconda fu Farina a bruciare la partenza e fu penalizzato. A metà della finale, le Alfa Romeo si disposero secondo l'ordine prestabilito: Trossi al comando, seguito da Farina e Varzi. Al ventesimo giro Farina lasciò passare anche Varzi. Farina era però un pilota che mal sopportava gli ordini di squadra e non nascose il suo disappunto. In Alfa Romeo il suo atteggiamento fu giudicato inaccettabile: la Casa non voleva mettere a rischio la supremazia del team con lotte interne tra i propri uomini. Così Farina venne licenziato in tronco e dovette restare fermo per l'intera stagione successiva. Il perdono arrivò solo nel 1950.

78. 1947 – 8 giugno – VII Grand Prix de Suisse/Großer Preis der Schweiz

Gara Internazionale di velocità in circuito (Bremgarten). Due batterie di 20 giri per 145,25 km. Finale di 30 giri per 217,9 km
Categoria: Formula Internazionale (1947)
Risultato: 3° assoluto e 2° nella prima batteria
Vettura: Alfa Romeo 158, châssis 109, motore 216
Numero di Gara: (34)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
I batteria		
1° Achille Varzi	(36) 1h 3'.37,5"	Alfa Romeo 158/46B
2° Carlo Felice Trossi	(34) 1h 3' 38,1"	Alfa Romeo 158/46B
3° Raymond Mays	(32) 1h 6' 8,5"	ERA D type
Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
Finale		
1° Jean Pierre Wimille	(12) 1h 25' 9,1"	Alfa Romeo 158/46B
2° Achille Varzi	(2) 1h 25' 54,8"	Alfa Romeo 158/46B
3° Carlo Felice Trossi	(32) 1h 26' 26,3"	Alfa Romeo 158/46B

Non fu che agli inizi di giugno del 1947 che le Alfa Romeo 158 si ripresentarono alla partenza di una corsa dopo quella di Milano. Gli svizzeri avevano infatti aperto la serie postbellica delle Grandes Épreuves riportando in vita il loro Gran Premio nazionale, ancora disputato sul veloce, impegnativo e insidioso tracciato di Bremgarten, a Berna. Il circuito, che circondava il Großer Bremgartenwald, bosco pubblico della città, era lungo 7,28 km, sfruttava strade immerse nella foresta, con un rettilineo di partenza e arrivo più ampio. A forma di limone, il tracciato non presentava quasi nessun rettilineo, ma una sequenza ininterrotta di curve veloci. Era un "circuito da pilota" tecnicamente impeccabile e, nonostante i suoi pericoli, amato dai corridori. Il Gran Premio di Svizzera aveva conquistato subito lo status di gara classica, sebbene gravato da una sinistra reputazione, dovuta ai numerosi incidenti verificatisi nelle poche edizioni disputate: appena sei prima della guerra e otto dopo. Stirling Moss scrisse: *"A mio parere, il tracciato di Bremgarten [...] è il più difficile e pericoloso d'Europa"*.[1]
L'importatore Alfa Romeo di Lugano schierò il team ufficiale con Wimille, Trossi, Varzi e Sanesi alla guida delle Alfa 158 sviluppate durante la pausa invernale. Varzi, reduce da cinque gare in Sud America durante l'inverno, era ormai quasi completamente "riaddestrato" alla competizione. Ma il suo destino di pilota sembrava condannarlo a misurarsi sempre contro un gigante. Ora, come Nuvolari tra le due guerre, Jean-Pierre Wimille era più veloce e popolare di lui. Inoltre, Wimille godeva di una forma smagliante, poiché correva anche per Amédée Gordini in gare minori, mentre Trossi e Sanesi si limitavano alle uscite ufficiali con Alfa Romeo. Per la Casa del Portello, Wimille era il vincitore designato del Gran Premio di Svizzera.
Nella prima batteria, Varzi e Trossi si staccarono dal gruppo di 12 vetture procedendo ai tre quarti della velocità massima, chiudendo facilmente primo e secondo, affiancati sotto un violento acquazzone.
Nella finale, Wimille partì in testa seguito da Varzi e non fu più visto dai suoi avversari fino alla bandiera a scacchi. CFT concluse terzo, ma non fu mai in grado di influenzare davvero l'esito della corsa.

1 Stirling Moss, *Book of Motor Sport*, ed. italiana, Calderini, Bologna, 1958, pag. 108.

79. 1947 – 29 giugno – Grand Prix d'Europe, X Grand Prix de Belgique

Gara Internazionale di velocità in circuito (Spa-Francorchamps). 35 giri per 492,3 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 3° assoluto su 18 partenti. Sostituito da Giovanbattista Guidotti al sesto giro. Riprenderà il volante dopo una medicazione al volto
Vettura: Alfa Romeo 158, probabilmente châssis 109, motore 215
Numero di Gara: (34)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Jean-Pierre Wimille	(8) 3h 18' 28,64"	Alfa Romeo 158
2° Achille Varzi	(4) 34 giri	Alfa Romeo 158
3° Carlo Felice Trossi-Giovambattista Guidotti	(34) 33 giri	Alfa Romeo 158

Il titolo onorifico di Gran Premio d'Europa era stato resuscitato dopo la sua scomparsa nel 1930, probabilmente per conferire maggiore prestigio a questo Gran Premio del Belgio, disputato su uno dei circuiti più affascinanti della storia dell'automobilismo: Spa-Francorchamps. In realtà, la dicitura X Grand Prix de Belgique non compare sui documenti ufficiali, dove figura unicamente l'intestazione Grand Prix d'Europe Automobile. Per la prima volta dopo la guerra, venne inoltre ripristinata la consueta distanza di 500 chilometri per un Gran Premio. Dal Portello giunsero quattro Alfa Romeo 158. I piloti ufficiali Wimille, Varzi, Trossi e Sanesi si spartirono le vetture, assegnate per sorteggio. A dirigere le operazioni, con mano ferma, c'erano il supremo capo, ing. Gallo, e il direttore sportivo Guidotti. Stavolta destinato alla vittoria era Varzi.
Varzi partì in testa e dopo il primo giro conduceva davanti a Sommer, Wimille, Trossi e Sanesi. Sommer guidava magnificamente la sua Maserati personale: Wimille dovette attendere fino al quarto giro per superarlo, Sanesi fino al quinto. Ma Sommer non si diede per vinto e rimase incollato a Sanesi e riconquistò la posizione al nono giro. Nel frattempo, Trossi dovette cedere il volante a Guidotti per alcuni giri, per riparare il suo "bel naso" tagliato da una pietra vagante. Sommer restò in terza posizione fino al quattordicesimo giro, quando dovette ritirarsi a causa della rottura del telaio. Al sedicesimo giro Wimille si portò in testa su Varzi, dopo un decisissimo attacco che suscitò grande stupore nel box Alfa Romeo. Varzi riconquistò la leadership quando Wimille dovette fermarsi per il rifornimento al ventunesimo giro. Fu il turno di Varzi il giro successivo, e così Wimille iniziò a guadagnare terreno. La situazione precipitò quando un tubo dei freni della vettura di Varzi si ruppe e dovette fermarsi ai box per undici minuti. Varzi attese la riparazione della macchina, visibilmente arrabbiato e fumando nervosamente. Perse un giro, ma riuscì comunque a concludere secondo, davanti a Trossi/Guidotti staccati di due giri. Varzi non superò mai davvero questa delusione essendo convinto che senza il poderoso attacco di Wimille, non avrebbe subito il guasto ai freni. Sapeva anche che sarebbe stato il turno di Trossi di vincere il Gran Premio d'Italia, la prossima Grande Epreuve. Triste destino volle che, al momento della seconda Grande Epreuve affrontata successivamente dalle Alfa Romeo 158, Varzi non fosse più in vita.

CFT risultava iscritto al I Gran Premio di Bari del 13 luglio 1947, ma non ritenne di fare il viaggio al Sud per una competizione totalmente priva di significato tecnico.

80. 1947 – 7 settembre – XVIII[1] Gran Premio d'Italia

Gara di velocità in circuito (Milano-Fiera). 100 giri per 344,7 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale
Risultato: 1° assoluto su 22 partenti
Vettura: Alfa Romeo 158, probabilmente châssis 109, motore 209.
Numero di Gara: (30)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Carlo Felice Trossi	(30) 3h 2' 52"	Alfa Romeo 158/46B
2° Achille Varzi	(16) 3h 2' 52"1/5	Alfa Romeo 158/46B
3° Consalvo Sanesi	(24) 99 giri	Alfa Romeo 158/46B

L'Automobile Club di Milano ebbe nuovamente l'incarico di organizzare il Gran Premio d'Italia nella tradizionale data di inizio settembre. L'Autodromo di Monza era ancora in condizioni disastrose e si rese quindi necessario trovare un circuito alternativo. Quello del Parco Sempione, utilizzato per le precedenti gare milanesi, fu giudicato troppo "acrobatico" persino per l'epoca; tuttavia, la scarsa disponibilità di trasporti pubblici e privati impose di individuare un tracciato comunque situato in centro città.
Fu così scelto un percorso non lontano dal Parco Sempione, ricavato dalle strade perimetrali della Fiera Campionaria e da alcune vie adiacenti. Era un tracciato privo di contenuto tecnico e di fascino con l'unica peculiarità di presentare l'unica rotatoria mai affrontata nella storia delle Grandes Épreuves. Il circuito aveva la forma di un quadrato sormontato da un triangolo, con il cerchio della rotatoria posto all'apice del triangolo. Le vetture la percorrevano in senso orario per circa 315 gradi. La linea di partenza e arrivo era tracciata sul lato sinistro del quadrato, in viale Eginardo, di fronte a piazzale Arduino. Un rapido scarto a sinistra, seguito da una curva a destra di 90°, portava le vetture in via Bartolomeo Colleoni fino alla rotatoria. Il rettilineo opposto era costituito da via Alcuino, seguito da una svolta a sinistra in via Duilio, che costituiva il lato superiore del quadrato. Tre curve a 90° riportavano infine alla linea di partenza attraverso viale Severino Boezio e via Senofonte. Avvicinandosi il giorno della gara, la stampa specializzata italiana si riempiva sempre più di articoli tecnici e di approfondimento. Oggi tutto ciò può apparire vano, poiché era noto a tutti che un'Alfa Romeo avrebbe vinto senza difficoltà e che sarebbe toccato a Trossi, ma l' entusiasmo era grande e le aspettative altissime. In assenza di Wimille, le prime quattro macchine alla fine furono Alfa Romeo, così che, con l'eccezione di un breve velocissimo scatto iniziale del giovane Alberto Ascari, la gara fu totalmente priva di interesse. Trossi e Varzi avevano mantenuto un'andatura sostenuta fino al traguardo, quando Trossi rallentò in attesa di Achille e tagliò la linea d'arrivo a bassa velocità, con le mani staccate dal volante e gli occhialini già abbassati, mentre Varzi giungeva a due decimi di secondo di distanza. CFT non voleva dare l'impressione di aver battuto Varzi, ma il pubblico non gradì affatto. Interpretò il gesto in senso opposto, pensando fosse un atto di scherno nei confronti di Varzi. La *Gazzetta dello Sport* commentò pudicamente: *"non vi era rivalità fra loro, ma soltanto il comune desiderio di assicurare la vittoria a una vettura gloriosa"* [2], un modo elegante per definire una combine. All'epoca l'uso degli ordini di scuderia era molto più diffuso di oggi, ma non se ne parlava – e non suscitava scandalo.

1 Non vi fu una diciassettesima edizione del Gran Premio d'Italia.
2 *Gazzetta dello Sport*, 8 settembre 1947

81. 1948 – 4 luglio – IX Grand Prix d'Europe & VIII Grand Prix de Suisse

Gara di velocità in circuito (Bremgarten). 40 giri per 291,2 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale n. 1 (F1)
Risultato: 1° assoluto su 20 partenti
Vettura: Alfa Romeo 158, châssis 109, motore 209
Numero di Gara: (26)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Carlo Felice Trossi	(26) 1h 59' 17,3"	Alfa Romeo 158/46B
2° Jean Pierre Wimille	(30) 1h 59' 17,5"	Alfa Romeo 158/46B
3° Luigi Villoresi	(34) 2h 1' 54,3"	Maserati 4CLT/48

Il giovedì prima della gara una pioggerellina accolse i piloti di auto e moto al circuito di Bremgarten, che appariva ancora più cupo del solito. Le difficoltà intrinseche del tracciato, normalmente già al massimo livello, risultavano persino accentuate da quelle condizioni meteorologiche. I motociclisti avevano appena iniziato le prove nel primo pomeriggio quando il grande Omobono Tenni perse il controllo della sua Moto Guzzi alla curva dopo Eymatt, andando a sbattere contro un muretto che costeggiava il bosco. Probabilmente stava andando troppo veloce sul fondo bagnato, e questo lo portò dritto nella foresta che inizia proprio a Eymatt. Tenni, uno dei più grandi di sempre, morì all'istante tra gli alberi.
La notizia di questo incidente era appena giunta quando le monoposto erano pronte a iniziare le prove. Erano già passate da poco le 18. Sanesi aveva iniziato i giri di prova con la 158/47, portata insieme alle solite vetture. Poi passò il volante a Varzi. Pare che Varzi non avesse mai provato prima quell'auto. Il suo motore sviluppava oltre 30 CV in più rispetto alle normali 158 ed era molto più brusco nello scaricare la potenza sull'asfalto. Varzi aveva iniziato

con cautela e, inoltre, stava sperimentando una nuova visiera. Tra la cava e la Jordenrampe accadde qualcosa che lo costrinse a una correzione, forse un errore nel cambio marcia. Varzi richiamò la vettura intervenendo troppo bruscamente sul volante e perse il retrotreno. L'auto sbandò di traverso, rallentando, finché colpì un terrapieno che la fece cappottare a bassissima velocità. Lo sfortunato pilota si abbassò, ma morì con la testa schiacciata tra il volante e il terreno.
Incitata dalla vedova Varzi, l'Alfa Romeo decise di prendere comunque il via e designò CFT come il vincitore più opportuno in quanto connazionale. Rispettosissimo, Wimille si accodò per scortare CFT alla vittoria dopo una marcia sostenuta ma non velocissima. Trossi così figura nel libro d'oro di una corsa che comprende esclusivamente piloti eccellenti: Caracciola (3 volte), Ascari e Fangio (due volte ciascuno), Stuck, Rosemeyer, Lang, Wimille, Farina e Taruffi.
Il dolore aveva acuito la già evidente sofferenza fisica di Trossi, che si ricoverò immediatamente in una clinica svizzera subito dopo la fine della corsa e non partecipò al successivo Gran Premio di Francia.

82. 1948 – 5 settembre – XIX Gran Premio d'Italia

Gara di velocità in circuito (Torino, Parco del Valentino). 75 giri per 360 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale n. 1 (F1)
Risultato: ritirato al 53° giro. Sostituito da Consalvo Sanesi dal 41° giro
Vettura: Alfa Romeo 158, châssis 112, motore 216
Numero di Gara: (46)

L'Automobile Club d'Italia aveva deciso di spostare il suo Gran Premio da Milano a Torino. Il circuito della Fiera di Milano del 1947 si era rivelato inadatto per un evento così importante e, inoltre, Torino era la capitale dell'industria automobilistica italiana. Quando fu presa questa decisione, non era possibile prevedere la possibilità di una riapertura di Monza (v. gara n. 83). La gara segnò il debutto della nuova Ferrari 125 con compressore, di 1,5 litri, la prima vettura da Gran Premio costruita a Maranello. Nelle prove Jean-Pierre Wimille fece registrare il giro più veloce davanti al compagno di squadra Trossi, che sembrava essersi ripreso grazie alle cure ricevute dopo Berna, che lo avevano costretto a saltare il Gran Premio dell'ACF a Reims. Il suo tempo in prova era vicino a quello del francese. La gara si svolse sotto una pioggia battente e Trossi iniziò con circospezione, navigando attorno alla sesta/settima posizione, ma sentendosi ancora debole si fermò per cedere la sua vettura a Sanesi che si era ritirato, ma Sanesi si ritirò una seconda volta. Wimille vinse con quasi un giro di vantaggio con l'Alfa Romeo 158 evoluta, mentre la nuova Ferrari si era dimostrata alla pari con la Maserati 4CLT/48.

83. 1948 – 17 ottobre – I Gran Premio dell'Autodromo

Gara di velocità in circuito (Monza). 80 giri per 504 km
Categoria: Corsa Formula Internazionale n. 1 (F1)
Risultato 2° assoluto su 20 partenti
Vettura: Alfa Romeo 158, châssis 109 (Vettura n. 1), motore 222
Numero di Gara: (18)

Classifica	(N. di gara) tempo	Vettura
1° Jean Pierre Wimille	(32) 2h 50' 44"4/5	Alfa Romeo 158/47
2° Carlo Felice Trossi	(18) 2h 51' 27"	Alfa Romeo 158/47
3° Consalvo Sanesi	(36) 2h 52' 24"4/5	Alfa Romeo 158/47

I lavori a Monza erano iniziati solo in agosto, dopo che la lobby a favore della costruzione di una nuova pista guidata dal potente segretario generale dell'ACI, il giornalista Canestrini, era stata sconfitta. Canestrini era furioso e dalle colonne della *Gazzetta dello Sport* mise in contrapposizione il Gran Premio d'Italia con la gara che si sarebbe svolta a Monza. Era una lotta impari, poiché anche la consueta Lotteria era stata assegnata a Monza, inoltre dal punto di vista finanziario la gara di Torino era stata un fiasco: solo 26.100 spettatori, cifra ridicola per quei tempi

in cui il pubblico era affamato di eventi. Sfortunatamente per Canestrini, quasi 150.000 persone avrebbero assistito al Gran Premio di Monza. Per questa gara si era riunito uno dei migliori campi di partenti dell'anno, rendendola molto importante dal punto di vista sportivo, oltre che simbolico, in quanto segnava la riapertura della culla delle corse automobilistiche italiane per le vetture da Gran Premio. L'Alfa Romeo aveva avuto motivo di preoccupazione a Torino, quando solo la vettura evoluta di Wimille era riuscita a terminare la corsa. Di conseguenza, al Portello decisero di preparare altre due vetture evolute per Trossi e Sanesi e di schierarne una quarta del tipo usuale per Piero Taruffi. Wimille prese il comando e ne seguì una lotta insolita tra le Alfa Romeo; poiché gli ordini di scuderia non furono mai resi pubblici, il motivo di ciò non fu chiarito. Molti anni dopo, Sanesi affermò di essere stato superato da Trossi contravvenendo agli ordini della squadra. A otto giri dalla fine, la 158 di Wimille iniziò ad avere gravi problemi di accensione e Trossi, che si era mostrato molto veloce e avrebbe potuto vincere, rallentò, sia per obbedire ai segnali dei box, sia perché aveva problemi con il cambio, cosicché Wimille vinse con mezzo giro di vantaggio.
Il pubblico accorso in un nebbioso pomeriggio autunnale aveva assistito inconsapevolmente all'ultima gara dei primi due classificati, Wimille e Trossi, e all'ultima gara disputata dalle Alfa Romeo 158 prima del maggio 1950. Da come era apparso invincibile a Torino e Monza, nessuno avrebbe potuto immaginare che l'indiscusso eroe del periodo, Jean-Pierre Wimille, avrebbe perso la vita meno di tre mesi dopo. Né che la sua auto, altrettanto invincibile, sarebbe stata messa da parte per così tanto tempo. Varie testimonianze sostengono che il sempre più sofferente Carlo Felice Trossi fosse cosciente di avere ancora poco tempo a disposizione, sembra tuttavia difficile pensare che potesse immaginare quanto straziante sarebbe stata la sua fine.

Metodologia/Bibliografia

- L'elenco delle corse di Trossi è ricavato dal data-base di piloti e corse italiani 1919/1950, compilato negli anni dall'autore (e tuttora work-in-progress per gli anni precedenti e immediatamente successivi). Come metodologia, i risultati pubblicati sulla stampa e/o su bollettini degli Automobile Club sono stati verificati da fotografie contemporanee, ampiamente analizzando i dettagli tra le singole vetture. Sono stati inoltre consultati, ove disponibili, programmi di gara e, in alcuni casi, moduli di iscrizione agli eventi.
- Informazioni sullo svolgimento delle singole corse degli anni Trenta sono tratte dalla stampa quotidiana e periodica specializzata contemporanee.
- Informazioni sullo svolgimento delle singole corse degli anni quaranta sono tratte da: Alessandro Silva, *Back on Track*, Fondazione Negri, Brescia, 2019.
- L'identificazione, ove possibile, dei telai delle vetture usate da Trossi in corsa è tratta da:
Comunicazione di Adolfo Orsi per le Mercedes SS e SSK.
Simon Moore, *The Legendary 2.3*, Parkside Publications, Inc., Seattle, WA, per le Alfa Romeo 8C 2300.
Adam Ferrington, Alessandro Silva, *From Voiturettes to Formula 1*, Fondazione Negri, Brescia, 2023, per le Maserati 1.500 e 2.500.
Comunicazione di Adam Ferrington per le Maserati V8 Ri e 8CTF e la ERA R2A.
Simon Moore, *The Magnificent Monopostos*, Parkside Publications, Inc., Seattle, WA, 2014, per le Alfa Romeo 158.
Michele P. Casiraghi, *Alfa Romeo 6C 2300 e 2500 da Corsa*, Fondazione Negri, Brescia, 2023, per l'Alfa Romeo 6C 2500.

Crediti Fotografici

(AFF) Adam Ferrington Collection, Stoke-on-Trent
(AR) Centro Storico Alfa Romeo
(AS) Archivio dell'Autore
(GB) Collezione Giovanni Bossi, Milano
(NEG) Fondazione Negri, Brescia

L'archivio di Carlo Felice Trossi: dalla mostra al patrimonio condiviso

ILARIA PANI

La mostra *Carlo Felice Trossi. Eroe incompiuto*, tenutasi al Museo Nazionale dell'Automobile dal 15 maggio al 28 settembre 2025, nasce in stretta relazione con il suo archivio, oggi una delle risorse documentarie più preziose custodite presso il Centro di Documentazione.

Per il Museo, questo progetto rappresenta soprattutto un inizio: un passaggio dal tempo breve dell'evento alla dimensione estesa dell'archivio. Se la mostra ha agito come un riflettore, capace di riportare l'attenzione su una figura rimasta a lungo ai margini della storiografia, l'archivio è la luce che rimane accesa: si studia, si arricchisce e si condivide nel tempo. La mostra seleziona; l'archivio preserva la complessità.

Il legame tra Trossi e il Museo ha radici profonde. Risale al 1950, quando, a un anno dalla sua scomparsa, la famiglia dona la Monaco Trossi, vettura simbolo del pilota e frutto della collaborazione con l'ingegnere Augusto Monaco. È il primo gesto pubblico di memoria, il momento in cui una storia privata si apre a una dimensione collettiva.

Nel 1966 questo nucleo si arricchisce dei disegni originali del progetto, offerti dallo stesso Monaco: un patrimonio tecnico essenziale per ricostruire le fasi progettuali della vettura.

La svolta arriva però nel 2024, con la donazione da parte della famiglia del pilota: un fondo articolato e ricchissimo che permette finalmente di restituire una visione a tutto tondo di Carlo Felice Trossi come pilota, progettista, innovatore e uomo del suo tempo. Accogliere un archivio privato, per un Museo, significa assumersi una doppia responsabilità: tutelare una memoria individuale e trasformarla in bene pubblico.

L'archivio Trossi è al tempo stesso eterogeneo e coerente. Comprende album e fascicoli fotografici con oltre un migliaio di immagini, rare diapositive a colori dedicate alla nautica e all'aeronautica, disegni e progetti tecnici, corrispondenze con aziende e istituzioni automobilistiche, premi e riconoscimenti, oggetti personali quali tute, occhiali, caschi, modellini.

Non si tratta soltanto della biografia di un pilota: è un vero e proprio paesaggio culturale, in cui convivono sport, tecnica, industria, estetica e reti di relazioni. La forza dei cimeli risiede proprio nella loro materialità: le tute su misura, gli occhiali usati in gara, i caschi selezionati con cura raccontano pratiche, gesti, abitudini. Sono tracce tangibili della cultura materiale dello sport del Novecento.

Il cuore del fondo è rappresentato dagli album fotografici, realizzati e ordinati dalla madre di Carlo Felice, Clementina Sella. Non sono semplici contenitori di fotografie, ma veri dispositivi narrativi: la sequenza degli scatti, l'alternanza dei formati, gli abbinamenti, gli spazi vuoti, le annotazioni costruiscono un racconto intimo, scandito da scelte di sguardo e di memoria.

Per questo la digitalizzazione non è stata un mero processo di duplicazione, ma un atto di interpretazione e tutela: consente nuove letture, permette di intrecciare gli album con documenti tecnici e rassegne stampa, e insieme preserva l'integrità degli originali. Estrarre una fotografia dal suo contesto significherebbe perdere il valore del supporto, del verso, dell'intervallo che la precede o la segue. Gli album, nel loro insieme, sono una fonte complessa da leggere e custodire.

Un nucleo particolarmente prezioso è costituito dalle 157 diapositive a colori dedicate alla nautica e all'aeronautica: materiali rarissimi per epoca, soggetto e tecnica. La loro importanza è duplice: documentano le prime sperimentazioni nel campo della fotografia a colori e restituiscono immaginari moderni del movimento, della velocità, della progettazione.

La sfida è altrettanto duplice: conservare materiali delicati, spesso segnati dal tempo – la digitalizzazione ha permesso anche di rilevare gli interventi necessari per il loro restauro che sarà effettuato grazie alla collaborazione del Centro di Conservazione e Restauro di Venaria – e descriverli con precisione, assegnando date, luoghi e identificazioni dei mezzi ritratti.

Ilaria Pani, Responsabile del Centro di Documentazione del Museo Nazionale dell'Automobile.

La ricerca incrociata con altri fondi potrà affinare ulteriormente questi dati, aprendo nuove prospettive di studio.
Accanto al materiale fotografico, il fondo conserva disegni, schizzi, studi progettuali e corrispondenze. Sono documenti che mettono in luce il dialogo continuo tra pista e officina, tra intuizione sportiva e ragionamento tecnico. Le carte raccontano scelte progettuali, traiettorie industriali, alleanze e interlocuzioni con case automobilistiche come Maserati, Alfa Romeo e Ferrari.
È qui che l'archivio supera la celebrazione del pilota e si fa strumento di conoscenza: ogni dettaglio su carta può far emergere una soluzione costruttiva osservabile in fotografia o su un esemplare meccanico, restituendo l'ecosistema dell'innovazione di quegli anni.
Dal privato al bene comune
Un archivio privato rischia di rimanere invisibile o frammentato. Nel Museo cambia statuto: diventa accessibile, tracciabile, condivisibile. Il ruolo dell'istituzione è duplice: conservare e interpretare. Proteggiamo i materiali, ma soprattutto li rendiamo leggibili, utili per studiosi, appassionati, curatori, storici dell'immagine e della tecnica.
Nel rendere pubblico l'archivio Trossi, il Museo assume anche un compito connettivo: inserire questa storia nelle trame più ampie dell'automobilismo tra le due guerre, della cultura tecnica italiana, della rappresentazione visiva del movimento nel Novecento.
La mostra ha operato una selezione; l'archivio restituisce complessità. Ed è proprio da questa complessità che nascono progetti futuri: studi specialistici, pubblicazioni, percorsi educativi, nuove ipotesi espositive. Un archivio vivo non chiude mai: ogni risposta genera nuove domande, ogni documento apre possibilità di ricerca.
Il lavoro che seguirà sarà articolato: completare la descrizione del corpus fotografico, proseguire la digitalizzazione, costruire authority file tematici, coinvolgere la comunità scientifica attraverso call e collaborazioni. L'archivio Trossi si configura così come un cantiere aperto, destinato a crescere attraverso l'uso e la partecipazione.
Se la mostra ha riacceso l'attenzione su Carlo Felice Trossi, l'archivio garantisce che la sua storia resti accessibile, verificabile e aperta. È il passaggio da una memoria familiare a un patrimonio collettivo.
Ringraziamo chi ha reso possibile questo percorso e invitiamo studiosi, ricercatori e appassionati a considerare l'archivio come uno spazio vivo: un luogo in cui le storie non finiscono, ma cominciano.

Monografie AISA

141 **Carlo Felice Trossi**
F. Foppiano, I. Pani, A. Silva
Conferenza AISA, Museo dell'Automobile, Torino, 18 novembre 2025

140 **Nuvolari e la Bianchi 350 Freccia Celeste. Una storia di sport e di passione**
M. Peduzzi
Conferenza AISA, Mantova, 25 ottobre 2025

139 **Giulietta, genesi della sportiva accessibile**
L. Ardizio, P. Italiano
Conferenza AISA, Museo Alfa Romeo, Arese, 30 novembre 2024

138 **Liberty. Arte, architettura, automobili**
D. Biffignandi, G. Bossi, A. Sannia
Conferenza AISA, Torino,
22 febbraio 2025

137 **Brescia e l'auto.**
Costruttori e carrozzieri
S. Brunori, M. Zane
Conferenza Aisa, Museo Mille Miglia, Brescia, 25 maggio 2024

136 **Le automobili di rappresentanza fra le due guerre mondiali**
L. Boscarelli, L. Morello, A. Sannia
Conferenza Aisa, Università di Modena, 15 novembre 2024

135 **L'innovativa FOD**
dell'ing. Francesco De Benedetti
D. Biffignandi, L. Boscarelli, A. Sannia
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 19 aprile 2024

134 **Giovanni Michelotti.**
L'uomo e il designer
Edgardo Michelotti
Conferenza Aisa,
Torino, 25 novembre 2023

133 **L'auto elettrica ieri e oggi**
L. Morello, R Boni, A. Orsi
Conferenza Aisa, Villa Rey,
Torino, 30 settembre 2023

132 **Gli inizi del collezionismo e dell'associazionismo storico dell'automobile**
D. Biffignandi, D. Castellarin, E. Maggiar, G. Marzolla, E. Tenconi
Monografia Aisa, luglio 2023

131 **Fiat 1100/103**
70 anni di un fenomeno italiano
L. Morello, A. Sannia, A. Silva
Conferenza Aisa, Torino, 11 febbraio 2023

130 **La stagione**
dei Gentlemen Drivers italiani
D. Castellarin
Conferenza Aisa, Museo F.lli Cozzi, Legnano, 20 novembre 2021

129 **Il primo Gran Premio d'Italia**
S. Faurès Fustel de Coulanges, A. Silva
Conferenza Aisa, Museo Mille Miglia, Brescia, 10 settembre 2021

128 **Le automobili a vapore**
D. Lorenzone, L. Morello,
P. Meletti Cavallari
Monografia Aisa, settembre 2021

127 **Jackie Stewart**
G. Gauld, L. Boscarelli, P. Allievi
Monografia Aisa, febbraio 2021

126 **All'ombra dei grandi**
De Vecchi e altri pionieri
dell'automobile a Milano
D. Biffignandi, G. Cancellieri, A. De Vecchi, A. Sannia
Monografia Aisa, ottobre 2020

125 **Go-kart**
Evoluzione tecnica e sportiva del Karting dagli esordi agli anni Settanta
Tavola rotonda Aisa, Bologna, Museo del Patrimonio Industriale, 30 novembre 2019

124 **I camion italiani**
dalle origini agli anni Ottanta
Massimo Condolo
Conferenza Aisa, Fondazione Negri, Brescia, 19 ottobre 2019

123 **Cars & Strips**
Le auto di Paperino e Topolino
Riccardo Daglia, Aldo Zana
Conferenza Aisa, Milano, 23 marzo 2019

122 **Alfetta**
la "vetturetta" che corse con i grandi
Patrick Italiano, Alessandro Silva, Fabio Morlacchi, Lorenzo Ardizio
Conferenza Aisa, Museo Storico Alfa Romeo, Arese (MI), 10 novembre 2018

121 **Jim Clark**
Graham Gauld, Gianni Cancellieri
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 16 febbraio 2019

120 **Riflessioni tecniche sulla Formula 1**
dagli anni Ottanta a oggi
Enrique Scalabroni
Conferenza Aisa, Rocca di Vignola (MO), 24 marzo 2018

119 **Riccardo Moncalvo.**
Il fotografo dell'eleganza
L. Boscarelli, E. Moncalvo, P. Giusti, L. Fioravanti, L. Ramaciotti, A. Sannia
Conferenza Aisa, Museo Nazionale della Montagna, Torino, 17 febbraio 2018

118 **Fiat 500. I 60 anni del mito**
L. Boscarelli, R. Giolito, L. Morello, A. Sannia, R. Donati, C. Giuliani
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 18 novembre 2017

117 **Giovanni Savonuzzi**
Il designer dei due mondi
G. Boetto Cohen, A. Silva, A. Sannia
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 31 marzo 2017

116 **Correre nel dopoguerra.**
La scuderia Milan, 1946-1966
A. Silva, A. Zana, L. Boscarelli
Conferenza Aisa, CMAE,
Milano, 3 dicembre 2016

115 **Il record assoluto di velocità**
per motocicli
A. Colombo
Conferenza Aisa, CMAE,
Milano, 5 novembre 2016

114 **Leonardo Fioravanti**
rigore progettuale, onestà estetica
Conferenza Aisa, Show-room Fioravanti, Moncalieri, 10 settembre 2016

113 **Topolinottanta**
L. Morello, A. Sannia, A. Silva
Conferenza Aisa, Mirafiori Motor Village, Torino, 19 giugno 2016

112 **La motorizzazione del Regio**
Esercito nella Grande Guerra
A. Saccoman, A. Molinari, F. Cappellano, L. Ceva Valla
Conferenza Aisa, Scuola Militare Teullié Milano, 5 marzo 2016

111 **Scuderia Brescia Corse**
Dino Brunori
Conferenza Aisa, Museo Mille Miglia, Brescia, 7 novembre 2015

110 **La motorizzazione del dopoguerra**
L. Boscarelli, A. Colombo, A. Sannia
Conferenza Aisa, CMAE, Milano,
13 giugno 2015

109 **Fermo Immagine**
La fotografia e l'automobile - 1900-1940, Tazio Nuvolari e l'obiettivo
G. Cancellieri, G. Calvenzi
Conferenza Aisa, CMAE, Milano,
28 marzo 2015

108 **Lancia: uomini, tecnica, vittorie**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Facoltà di Ingegneria di Piacenza (Politecnico di Milano), Castell'Arquato (PC), 9 maggio 2014

107 **Giotto Bizzarrini:**
l'ingegnere costruttore
a cura di Lorenzo Boscarelli
gennaio 2015

106 **Aerospecials - Automobili con motori d'aereo prima e dopo Emilio Materassi**
Conferenza Aisa in collaborazione con Biblioteca Comunale, Pro Loco di San Piero a Sieve (FI) e "Il Paese delle corse", Auditorium di San Piero a Sieve,
28 marzo 2014

105 **Passioni & Progetti**
Innovazione e tradizione nelle auto da corsa made in Italy
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE, Politecnico di Milano, Piacenza,
4 e 5 maggio 2013

104 **OM - gli uomini, le macchine, le corse**
Presentazione del libro di A. Silva
Museo Mille Miglia, Brescia,
19 ottobre 2013

103 **Fermo Immagine**
Ercole Colombo fotografa la Formula 1
Conferenza Aisa, Milano,
30 novembre 2013

102 **Best of British - Storia e tecnica delle vetture inglesi da competizione**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Politecnico di Milano,
Castell'Arquato (PC), 6 maggio 2012

101 **Velocità e bellezza**
La doppia sfida dei progettisti
F. Lombardi, A. Orsi, M. Forghieri, E. Spada, L. Fioravanti, G. Rosani
Conferenza Aisa in collaborazione con MEF (Museo Casa Enzo Ferrari) e Fondazione Casa Natale Enzo Ferrari,
Modena, 16 marzo 2013

100 **Bugatti in Italia**
Conferenza Aisa in collaborazione con Historic Club Schio e Bugatti Club Italia,
Schio, 12 novembre 2011

99 **Gilles Villeneuve visto da vicino**
Le testimonianze di chi l'ha conosciuto
M. Forghieri, P. Scaramelli, S. Stohr, J. Giacobazzi
Modena, 19 maggio 2012

98 **Vittorio Ghidella,**
il manager del rilancio Fiat
R. Gaffino Rossi, C. Callieri, P. G. Tronville, F. Zirpoli, L. Morello, M. Coppini
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, 27 ottobre 2012

97 **Modena e Motori:**
gli anni Cinquanta visti da lontano
K. van Stokkum, G. Gauld
Rocca di Vignola (MO), 4 giugno 2011

96 **Sessantacinque anni tra moto e auto**
Sandro Colombo
Milano, 31 marzo 2012

95 **Ferrari. Mito, racconti, realtà - Sessant'anni dalla prima vittoria in Formula 1**
L. Boscarelli, F. Lombardi, V. Stradi
Fiorenzuola d'Arda (Piacenza),
8 maggio 2011

94 **Forme e creatività dell'automobile cento anni di carrozzeria 1911-2011**
A. Sannia, E. Spada, L. Fioravanti
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, 29 ottobre 2011

93 **Materiali e metodologie per la storiografia dell'automobile Giornata in onore di Andrea Curami ed Angelo Tito Anselmi**
Conferenza Aisa,
Milano, 16 aprile 2011

92 **L'Alfa Romeo di Ugo Gobbato (1933-1945)**
F. Amatori, E. Borruso, L. Boscarelli, M. Fazio, A. Mantoan, P. Italiano, F. Morlacchi
Conferenza Aisa in collaborazione con Università Commerciale Bocconi,
Milano, 2 aprile 2011

91 **Giorgio Valentini progettista indipendente eclettico e innovativo**
settembre 2011

90 **Abarth: l'uomo e le sue auto**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE, Fiorenzuola d'Arda (PC),
9 maggio 2010

89 **MV Agusta tre cilindri**
Conferenza Aisa in collaborazione con GLSAA-MV
Cascina Costa di Samarate (VA),
22 maggio 2010

88 **Il Futurismo, la velocità e l'automobile**
Conferenza Aisa in collaborazione con CMAE, Milano, 21 novembre 2009

87 **Mercedes-Benz 300SL**
Tecnica corse storia
L. Boscarelli, A. Curami, A. Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 17 ottobre 2009

86 **Pier Ugo e Ugo Gobbato, due vite per l'automobile**
con il patrocinio del Comune di Volpago del Montello, Milano, 14 marzo 2009

85 **Jean-Pierre Wimille**
il più grande prima del mondiale
Alessandro Silva
in collaborazione con Alfa Blue Team
Milano, 24 gennaio 2009

84 **Strumento o sogno. Il messaggio pubblicitario dell'automobile in Europa e Usa 1888-1970**
Aldo Zana in collaborazione con CMAE, Milano, 29 novembre 2008

83 **La Formula Junior**
cinquanta anni dopo 1958-2008
Andrea Curami
Monza, 7 giugno 2008

82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi, l'Alfa Romeo e il Portello**
Conferenza Aisa-CPAE,
Piacenza, 11 maggio 2008

81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**
Conferenza Aisa-Historic Club Schio,
Vicenza, 29 marzo 2008

80 **Automobili made in Italy.**
Più di un secolo tra miti e rarità
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino (VI), 1 marzo 2008

79 **Aisa 20 anni 1988-2008**
Riedizione della Monografia 1
I progettisti della Fiat nei primi 40 anni: da Faccioli a Fessia
di Dante Giacosa
Milano, 15 marzo 2008

78 **Vittorio Valletta e la Fiat**
Tavola rotonda Aisa-Fiat
Torino, 1 dicembre 2007

77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
Alessandro Colombo
Milano, 16 settembre 2007

76 **60 anni dal Circuito di Piacenza, debutto della Ferrari**
Tavola rotonda Aisa-CPAE
Palazzo Farnese, Piacenza,
16 giugno 2007

75 **Giuseppe Luraghi nella storia dell'industria automobilistica italiana**
Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi, Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007

74 **La Pechino-Parigi degli altri**
Antonio Amadelli
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007

73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007

72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda, Museo Nicolis,
Villafranca di Verona (VR),
25 novembre 2006

71 **1950-1965. Lo stile italiano alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti, Palazzo dell'Arte,
Milano, 14 ottobre 2006

70 **Fiat 124 Sport Spider, 40 anni tra attualità e storia**
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006

69 **L'evoluzione della tecnica motociclistica in 120 anni**
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006

68 **Dalle corse alla serie: l'esperienza Pirelli nelle competizioni**
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006

67 **Giulio Carcano, il grande progettista della Moto Guzzi**
A. Colombo, A. Farneti, S. Milani
Conferenza Aisa in collaborazione con CMAE, Milano, 26 novembre 2005

66 **Corse Grand Prix e Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005

65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005

64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005

63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005

62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004

61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004

60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004

59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003

58 **Le automobili che hanno fatto la storia della Fiat. Progressi della motorizzazione e società italiana.**
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003

57 **Dalla carrozza all'automobile**
E. Aspetti, L. Boscarelli, S. Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003

56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002

55 **Carrozzeria Bertone 1912-2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002

54 **L'ing. Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliari
Milano, 18 maggio 2002

53 **Come correvamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002

52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001

51 **Quarant'anni di evoluzione delle monoposto di formula**
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001

50 **Carrozzeria Ghia Design a tutto campo**
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001

49 **Moto e Piloti Italiani Campioni del Mondo 1950**
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2.000

48 **1950: le nuove proposte Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2.000

47 **Come nasce un'automobile negli anni 2.000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2.000

46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo**
The Maserati 3500 GT (English text)
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2.000

45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobbato
Milano, 11 marzo 2.000

44 **Il record assoluto di velocità su terra Gli anni d'oro: 1927-1939**
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999

43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta - Teorie e sperimentazioni**
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999

42 **Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999

41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998

40 **Tenni e Varzi nel cinquantenario della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998

39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998

38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998

37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998

36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997

35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997

34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997

33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997

32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996

31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996

30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996

29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996

28 **75-esimo Anniversario del 1° Gran Premio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996

27 **Ricordo di Ugo Gobbato 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milano, 25 novembre 1995

26 **Intensamente Cisitalia**
Nino Balestra
Milano, 28 ottobre 1995

25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze a dieci anni dalla scomparsa**
Tavola rotonda
Milano, 21 ottobre 1995

24 **Moto Guzzi e Gilera: due tecniche a confronto**
Alessandro Colombo
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar, Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995

23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milano, 18 febbraio 1995

22 **Tecniche e tecnologie innovative nelle vetture Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milano, 8 ottobre 1994

21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar, Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994

20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milano, 26 marzo 1994

19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Tavola rotonda
Torino, 29 ottobre 1993

18 **Antonio Chiribiri, pioniere del motorismo italiano**
Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993

17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**
Sandro Colombo
Milano, 13 febbraio 1993

16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**
Tavola rotonda
Milano, 17 ottobre 1992

15 **La vocazione automobilistica di Torino: l'industria, il Salone, il Museo, il design**
Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992

14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**
Enrico Portalupi
Milano, 28 marzo 1992

13 **La nascita dell'Alfasud**
Rudolf Hruska e Domenico Chirico
Milano, 13 giugno 1991

12 **Tre vetture da competizione: esperienze di un progettista indipendente**
Giorgio Valentini
Milano, 20 aprile 1991

11 **Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Romeo: i veicoli industriali**
Carlo F. Zampini Salazar
Milano, 24 novembre 1990

10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota**
Giovanni Lurani Cernuschi
Milano, 20 giugno 1990

9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza nella storia dell'automobile**
Tavola rotonda
Torino, 28 aprile 1990

8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989

7 **Archivi di storia dell'automobile**
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989

6 **La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer**
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989

5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana**
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989

4 **Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri**
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988

3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988

2 **Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164**
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987

1 **I progettisti della Fiat nei primi 40 anni: da Faccioli a Fessia**
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987

Libri AISA

Piloti dell'altro mondo
Come si correva tanto tempo fa
Nuova edizione delle Monografie
Nuvolari (16), Varzi (40), Lurani (10)
a cura di Aldo Zana
Copertina cartonata
Pagine 166
Formato 230 x 280 mm



Come non ci fosse un domani
Stile di corsa e di vita anni Cinquanta
Nuova edizione delle Monografie
Maserati e OSCA (38), Le corse negli anni Cinquanta (53), Ascari (65)
a cura di Aldo Zana
Copertina cartonata
Pagine 192
Formato 230 x 280 mm



I **Saloni dell'Auto**
Milano 1901-1947
Giovanni Bossi, Aldo Zana
Copertina cartonata
Pagine 284
Formato 230 x 280 mm



Itala. Splendore e declino
di una grande marca
Donatella Biffignandi
Copertina cartonata
Pagine 412
Formato 230 x 280 mm
Vincitore del SAH Cugnot (LOE)
Distinguished Award 2022



Diatto. Eccellenza meccanica di lungo corso
Donatella Biffignandi, Alessandro Silva
Copertina cartonata
Pagine 312
Formato 230 x 280 mm
Vincitore del SAH Cugnot Award 2025 come miglior libro non in lingua inglese.



AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

AISA (Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile) è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. Obiettivo fondante dell'**AISA** è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico. Nella sua attività, l'**AISA** coinvolge protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto. Organizza conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e la quantità delle informazioni e dei documenti della Monografie ne fanno un riferimento unico di grande valore.
AISA ha pubblicato cinque libri dedicati ai grandi piloti italiani, ai Saloni dell'Auto a Milano e alle marche automobilistiche Itala e Diatto.

I primi due Presidenti dell'**AISA** sono stati gli ingegneri-progettisti Dante Giacosa e Sandro Colombo. Dal 2002 è Presidente l'ingegnere Lorenzo Boscarelli.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione:
www.aisastoryauto.it

Since 1988 **AISA**, an Italian cultural association, has promoted and published researches and documents about the culture, development, and history of the automobile, the motorbike and other means of transportation.
AISA members are individuals, companies, institutions sharing the interest in motoring either as a personal passion or for professional reasons.
AISA founding objective was, and still is today, the preservation of the wealth of personal and corporate experiences and documents of historical value.
AISA organizes conferences, roundtables, and symposia focusing on protagonists and key moments of the automobile and motorbike history. The proceedings are scholarly edited and published in illustrated booklets, the "Monografie", distributed free to members. The booklets create a collection of unique historical documentation.
AISA has so far published also five books, about the major Italian racing drivers, the Motor Shows in Milan and the automotive manufacturers Itala and Diatto.

The first two Presidents of **AISA** were the engineers Dante Giacosa and Sandro Colombo. Since 2002 the President is Lorenzo Boscarelli.

The form to join **AISA** is on the Association's website: **www.aisastoryauto.it**

© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (giugno 2026)

ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE



AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milano - www.aisastoryauto.it