

segna della massima velocità: disco rosso e croce bianca.

Al 36° giro la febbre del pubblico si accenna ancora all'ulteriore annuncio il passaggio dei concorrenti passo per passo, ed ogni annuncio fa scattare l'una e l'altra parte interessata alla contesa sportiva con applausi e clamori. Gli organizzatori del circuito sentono il bisogno di pregare il pubblico, a mezzo dei megafoni, di non abbandonarsi a manifestazioni eccessive.

Al 36° giro Campari è primo, Divo è riuscito a superare Ascarì, ma non è riuscito a sorpassare la distanza che lo separa da Campari, che si mantiene di 1' 13".

La "guigne", di Ascarì

Ascarì dopo aver condotto quasi tutta la corsa, negli ultimi chilometri è stato costretto a rallentare per eccessivo riscaldamento del motore. Avanza lentamente e va a fermarsi presso il posto di rifornimento. Dal motore escono turbinii di fumo. Si getta acqua sul radiatore e vengono cambiate le candele.

Un uomo non fumato Ascarì. Ha perduto la Targa Florio per cento metri quando già aveva la vittoria. Perde oggi il primo posto per un lievissimo incidente.

Le ultime segnalazioni sono otteste religiosamente. Non più una voce nell'ampio campo. Quando la macchina rossa spunta sul deodrivo che scende al bivio delle Sette Strade è un urlo. Tutti scalano in piedi; si guarda in avanti di Divo e la disdetta di Ascarì. La disfatta del francese contro i due italiani passò nei primi momenti quasi inavvertita.

La corsa dal 30.0 al 30.0 giro si svolgeva così monotona che l'accelerazione di Divo non venne notata che da pochi. Al 30.0 giro egli accennava ancora di più la velocità della sua macchina. Il pubblico cominciò ad avvedersi che la fase più emozionante della corsa si stava iniziando.

L'emozione assunse una grande intensità quando si apprese che Ascarì dopo aver dominato tutta la prova era costretto a rallentare. Si pensò, e con ragione, che lo stesso capriccio della sorte potesse capitare a Campari e in quanti guardavano con simpatia alla "Delago", crebbero le speranze. I venti secondi di vantaggio che ad ogni giro Divo si assicurava su Ascarì, prima e Campari poi, erano troppo poca cosa per colmare la distanza che separava le macchine assurda, ma a gridarsi si attende di veder comparire la macchina rossa al principio del ral-

lellino.

Il povero Ascarì si trovò infinto alle prese colla sua macchina che non vuole riprendere. Si mette intorno con ogni cura. Non si riesce a nulla, non solo perde il primo posto, ma è costretto ad abbandonare la corsa.

Il trionfale finale di Campari

Finalmente la corsa è finita. Campari appare e taglia il traguardo. A compiere i chilometri sui 70,73 del percorso ha impiegato ore 7. 5' 34". Una acclamazione vivissima accoglie il vincitore. Tutti i fotografi si precipitano per prendere l'effige del vincitore del secondo Gran Premio d'Europa. Il vincitore è un uomo robusto, solido, quadrato. Ha la figura di un atleta. In questo momento egli si presenta con la faccia numerica e con un sorriso rosso sulla fronte. La musica militare suona in Marchi reale: i soldati presentano le armi. Dalla folla esplode una esclamazione.

Giunge secondo Divo. La macchina azzurra ha impiegato ore 7. 6' 40". Un minuto e a pochi secondi di distacco da Campari. La musica suona la "Marsigliese". Campari e Divo sono accompagnati dal ministro Godart. Le acclamazioni si ripetono mentre corridori e dirigenti delle diverse case fraternizzano e si abbracciano. Non vi sto a dirlo la gioia degli italiani per la vittoria nazionale. Ascarì ed il suo meccanico Marinoni sono festeggiatissimi.

Eccovi ora l'ordine d'arrivo:

1.0 CAMPARI, in ore 7. 5' 34".
2.0 Divo, in ore 7. 6' 40".
3.0 Benoist in ore 7. 17' 4".
4.0 Wagner in ore 7. 25' 10' 45".
5.0 Seagrave, in ore 7. 28' 56".
6.0 Thomas in ore 7. 37' 27' 25".
7.0 Chassagne in ore 7. 42' 26".
8.0 Friedrich in ore 7. 51' 45".

Resta e Garnier che potrebbero pure ultimare la corsa vengono fatti fermare dai commissari perché il pubblico ha invaso la pista.

Prime impressioni

I commenti alla corsa li faranno i tecnici. Io non ho la pretesa di entrare in un terreno così scabroso, tanto più che anche i tecnici non potranno pronunciarsi se non quando avranno a disposizione gli elementi necessari per un giudizio.

Ni è un problema in discussione? se in un cimento del genere, che per la conformazione e lo stato del terreno non offre la possibilità di fare grandi velocità, la superalimentazione e cioè il tubo compressore è inutile, se non dannoso. Vi erano grandi motori ad alimentazione normale e motori a superalimentazione, ma la prova non ha dato egualmente argomenti decisivi per risolvere il problema, perché tra le macchine giunte le prime ve-

ne sono con motori dell'uno e dell'altro tipo. La macchina vincente è munita di uno compressore, l'altra immediatamente seguente, no. E poiché la distanza è limitissima; ogni conclusione che se ne potrebbe trarre risulta infondata. Quando macchine che possono fare i duecento chilometri all'ora, non possono raggiungere, come è stata raggiunta, una media di 114,90, la media di Ascarì, è superfluo discutere se la superalimentazione può rappresentare un vantaggio.

Detto questo per soddisfare ad un motivo di curiosità, eccovi ora alcune impressioni sulla corsa. Monolena per tre quarti ha avuto due o tre momenti interessantissimi ed una fase conclusiva densa di emozioni. I momenti interessanti sono stati costituiti da una serie di sorprese. La prima sorpresa è stata data dalla Fiat. Per una serie di incidenti, le quattro macchine della Ditta torinese, una dopo l'altra, sono scomparse dalla prova; nè più ne meno di quanto avvenne nello stesso circuito nel 1914, quando riuscirono vincitori le tre "Mercedes". Il primo ad essere provato dalla guigna è stato Nazzaro. Il vincitore di Strasburgo si è fermato una prima volta per difetto di carburazione. Quarto stesso difetto lo costringeva più tardi a ritirarsi.

Bordino dopo avere fatto un magnifico exploit, di quelli di cui egli a misura e dopo avere batutto tutti e dominato tutti, perseguito dalla stessa maligna sorte ha dovuto fermarsi. Nel proposito di voler terminare la corsa Bordino riprese, ma la buona volontà non ha servito a nulla. Fatti alcuni giri, ha dovuto sostare a questa volta definitivamente.

Pastore ebbe inchiodata la macchina da un urto nella staccionata; Marchisio si è ritirato dalla corsa per lo stesso motivo. La guigne! Non si può dire altro. Se si trattasse di un tipo nuovo di macchina molto congegnata si potrebbero fare, ma si tratta di un tipo già provato ed ogni considerazione cade. Battuta a Lione la "Fiat" troverà modo di rifarsi brillantemente a Monza.

La bella corsa di Ascarì

Una seconda sorpresa è stata costituita dalla posizione di prima linea raggiunta dalle giovani fabbriche milanesi. Ascarì sin dal primo giro si è messo dietro Bordino e l'ha seguito sempre non lasciandosi distanziare che di poche centinaia di metri. Scomparsa Bordino ha preso il suo posto ed ha domenico la corsa sino al penultimo giro, immediatamente seguito da Campari, vincitore del 2.0 Gran Premio d'Europa.

Scomparsa la "Fiat", Ascarì, Campari e Wagner si imposero ed hanno condotto la corsa, non come han loro piaciuto, ma nettamente dominando gli altri. Non fu che agli ultimi giri che Divo che pure aveva condotto tutta la corsa in modo brillantissimo, passando all'offensiva diede l'impressione che vi era un'altra macchina che poteva competere con quella milanesa. Il quadrifoglio collocato nel cofano della macchina ha portato fortuna a Campari.

La terza sorpresa fu costituita dal crollo di tutte le previsioni per quanto riguarda le grandi fabbriche francesi.

Tutti i giornali prevedevano un successo

cameroso della "Bugatti". Delle quattro macchine allineate dal costruttore francese al traguardo, tre hanno finito la corsa, ma nessuna ha assunto una posizione dominante. La "Bugatti" più che per altro si sono fati notare per il grande numero di pneumatici che hanno dovuto cambiare. Ogni tre o quattro giri le macchine dal colore azzurro d'oltre mare, erano ferme dinanzi ai loro box. Nonno ne sono state cambiate da quasi tutte le macchine, ma le "Bugatti" tennero il record. Della "Delage" si parlava una sorta di vittoria, ma non è riuscito a sorpassare la distanza che lo separa da Campari, che si mantiene di 1' 13".

La fase decisiva

E veniamo alla fase decisiva. Due elementi contribuiranno a rendere passione: la offensiva di Divo e la disdetta di Ascarì. La offensiva del francese contro i due italiani passò nei primi momenti quasi inavvertita.

Un uomo non fumato Ascarì. Ha perduto la Targa Florio per cento metri quando già aveva la vittoria. Perde oggi il primo posto per un lievissimo incidente.

Le ultime segnalazioni sono otteste religiosamente. Non più una voce nell'ampio campo. Quando la macchina rossa spunta sul deodrivo che scende al bivio delle Sette Strade è un urlo. Tutti scalano in piedi; si guarda in avanti di Divo e la disdetta di Ascarì. La offensiva del francese contro i due italiani passò nei primi momenti quasi inavvertita.

La macchina rossa e pare che vada troppo forte, si osserva indietro per vedere se sopravvenga Divo. La vittoria è ormai assicurata, ma a gridarsi si attende di veder comparire la macchina rossa al principio del ral-

lellino.

Il povero Ascarì si trovò infinto alle prese colla sua macchina che non vuole riprendere. Si mette intorno con ogni cura. Non si riesce a nulla, non solo perde il primo posto, ma è costretto ad abbandonare la corsa.

Il trionfale finale di Campari

Finalmente la corsa è finita. Campari appare e taglia il traguardo. A compiere i chilometri sui 70,73 del percorso ha impiegato ore 7. 5' 34". Una acclamazione vivissima accoglie il vincitore. Tutti i fotografi si precipitano per prendere l'effige del vincitore del secondo Gran Premio d'Europa. Il vincitore è un uomo robusto, solido, quadrato. Ha la figura di un atleta. In questo momento egli si presenta con la faccia numerica e con un sorriso rosso sulla fronte. La musica militare suona in Marchi reale: i soldati presentano le armi. Dalla folla esplode una esclamazione.

Giunge secondo Divo. La macchina azzurra ha impiegato ore 7. 6' 40". Un minuto e a pochi secondi di distacco da Campari. La musica suona la "Marsigliese". Campari e Divo sono accompagnati dal ministro Godart. Le acclamazioni si ripetono mentre corridori e dirigenti delle diverse case fraternizzano e si abbracciano. Non vi sto a dirlo la gioia degli italiani per la vittoria nazionale. Ascarì ed il suo meccanico Marinoni sono festeggiatissimi.

Eccovi ora l'ordine d'arrivo:

1.0 CAMPARI, in ore 7. 5' 34".
2.0 Divo, in ore 7. 6' 40".
3.0 Benoist in ore 7. 17' 4".
4.0 Wagner in ore 7. 25' 10' 45".
5.0 Seagrave, in ore 7. 28' 56".
6.0 Thomas in ore 7. 37' 27' 25".
7.0 Chassagne in ore 7. 42' 26".
8.0 Friedrich in ore 7. 51' 45".

Resta e Garnier che potrebbero pure ultimare la corsa vengono fatti fermare dai commissari perché il pubblico ha invaso la pista.

Prime impressioni

I commenti alla corsa li faranno i tecnici. Io non ho la pretesa di entrare in un terreno così scabroso, tanto più che anche i tecnici non potranno pronunciarsi se non quando avranno a disposizione gli elementi necessari per un giudizio.

Ni è un problema in discussione? se in un cimento del genere, che per la conformazione e lo stato del terreno non offre la possibilità di fare grandi velocità, la superalimentazione e cioè il tubo compressore è inutile, se non dannoso. Vi erano grandi motori ad alimentazione normale e motori a superalimentazione, ma la prova non ha dato egualmente argomenti decisivi per risolvere il problema, perché tra le macchine giunte le prime ve-

ne sono con motori dell'uno e dell'altro tipo. La macchina vincente è munita di uno compressore, l'altra immediatamente seguente, no. E poiché la distanza è limitissima; ogni conclusione che se ne potrebbe trarre risulta infondata. Quando macchine che possono fare i duecento chilometri all'ora, non possono raggiungere, come è stata raggiunta, una media di 114,90, la media di Ascarì, è superfluo discutere se la superalimentazione può rappresentare un vantaggio.

Detto questo per soddisfare ad un motivo di curiosità, eccovi ora alcune impressioni sulla corsa. Monolena per tre quarti ha avuto due o tre momenti interessantissimi ed una fase conclusiva densa di emozioni. I momenti interessanti sono stati costituiti da una serie di sorprese. La prima sorpresa è stata data dalla Fiat. Per una serie di incidenti, le quattro macchine della Ditta torinese, una dopo l'altra, sono scomparse dalla prova; nè più ne meno di quanto avvenne nello stesso circuito nel 1914, quando riuscirono vincitori le tre "Mercedes". Il primo ad essere provato dalla guigna è stato Nazzaro. Il vincitore di Strasburgo si è fermato una prima volta per difetto di carburazione. Quarto stesso difetto lo costringeva più tardi a ritirarsi.

Bordino dopo avere fatto un magnifico exploit, di quelli di cui egli a misura e dopo avere batutto tutti e dominato tutti, perseguito dalla stessa maligna sorte ha dovuto fermarsi. Nel proposito di voler terminare la corsa Bordino riprese, ma la buona volontà non ha servito a nulla. Fatti alcuni giri, ha dovuto sostare a questa volta definitivamente.

Pastore ebbe inchiodata la macchina da un urto nella staccionata; Marchisio si è ritirato dalla corsa per lo stesso motivo. La guigne! Non si può dire altro. Se si trattasse di un tipo nuovo di macchina molto congegnata si potrebbero fare, ma si tratta di un tipo già provato ed ogni considerazione cade.

Sembra di dire poco, ma non è vero. Pastore e Garnier che potrebbero pure ultimare la corsa vengono fatti fermare dai commissari perché il pubblico ha invaso la pista.

Prime impressioni

I commenti alla corsa li faranno i tecnici. Io non ho la pretesa di entrare in un terreno così scabroso, tanto più che anche i tecnici non potranno pronunciarsi se non quando avranno a disposizione gli elementi necessari per un giudizio.

Ni è un problema in discussione? se in un cimento del genere, che per la conformazione e lo stato del terreno non offre la possibilità di fare grandi velocità, la superalimentazione e cioè il tubo compressore è inutile, se non dannoso. Vi erano grandi motori ad alimentazione normale e motori a superalimentazione, ma la prova non ha dato egualmente argomenti decisivi per risolvere il problema, perché tra le macchine giunte le prime ve-

ne sono con motori dell'uno e dell'altro tipo. La macchina vincente è munita di uno compressore, l'altra immediatamente seguente, no. E poiché la distanza è limitissima; ogni conclusione che se ne potrebbe trarre risulta infondata. Quando macchine che possono fare i duecento chilometri all'ora, non possono raggiungere, come è stata raggiunta, una media di 114,90, la media di Ascarì, è superfluo discutere se la superalimentazione può rappresentare un vantaggio.

Detto questo per soddisfare ad un motivo di curiosità, eccovi ora alcune impressioni sulla corsa. Monolena per tre quarti ha avuto due o tre momenti interessantissimi ed una fase conclusiva densa di emozioni. I momenti interessanti sono stati costituiti da una serie di sorprese. La prima sorpresa è stata data dalla Fiat. Per una serie di incidenti, le quattro macchine della Ditta torinese, una dopo l'altra, sono scomparse dalla prova; nè più ne meno di quanto avvenne nello stesso circuito nel 1914, quando riuscirono vincitori le tre "Mercedes". Il primo ad essere provato dalla guigna è stato Nazzaro. Il vincitore di Strasburgo si è fermato una prima volta per difetto di carburazione. Quarto stesso difetto lo costringeva più tardi a ritirarsi.

Bordino dopo avere fatto un magnifico exploit, di quelli di cui egli a misura e dopo avere batutto tutti e dominato tutti, perseguito dalla stessa maligna sorte ha dovuto fermarsi. Nel proposito di voler terminare la corsa Bordino riprese, ma la buona volontà non ha servito a nulla. Fatti alcuni giri, ha dovuto sostare a questa volta definitivamente.

Pastore ebbe inchiodata la macchina da un urto nella staccionata; Marchisio si è ritirato dalla corsa per lo stesso motivo. La guigne! Non si può dire altro. Se si trattasse di un tipo nuovo di macchina molto congegnata si potrebbero fare, ma si tratta di un tipo già provato ed ogni considerazione cade.

Sembra di dire poco, ma non è vero. Pastore e Garnier che potrebbero pure ultimare la corsa vengono fatti fermare dai commissari perché il pubblico ha invaso la pista.

Prime impressioni

I commenti alla corsa li faranno i tecnici. Io non ho la pretesa di entrare in un terreno così scabroso, tanto più che anche i tecnici non potranno pronunciarsi se non quando avranno a disposizione gli elementi necessari per un giudizio.

Ni è un problema in discussione? se in un cimento del genere, che per la conformazione e lo stato del terreno non offre la possibilità di fare grandi velocità, la superalimentazione e cioè il tubo compressore è inutile, se non dannoso. Vi erano grandi motori ad alimentazione normale e motori a superalimentazione, ma la prova non ha dato egualmente argomenti decisivi per risolvere il problema, perché tra le macchine giunte le prime ve-

ne sono con motori dell'uno e dell'altro tipo. La macchina vincente è munita di uno compressore, l'altra immediatamente seguente, no. E poiché la distanza è limitissima; ogni conclusione che se ne potrebbe trarre risulta infondata. Quando macchine che possono fare i duecento chilometri all'ora, non possono raggiungere, come è stata raggiunta, una media di 114,90, la media di Ascarì, è superfluo discutere se la superalimentazione può rappresentare un vantaggio.

Detto questo per soddisfare ad un motivo di curiosità, eccovi ora alcune impressioni sulla corsa. Monolena per tre quarti ha avuto due o tre momenti interessantissimi ed una fase conclusiva densa di emozioni. I momenti interessanti sono stati costituiti da una serie di sorprese. La prima sorpresa è stata data dalla Fiat. Per una serie di incidenti, le quattro macchine della Ditta torinese, una dopo l'altra, sono scomparse dalla prova; nè più ne meno di quanto avvenne nello stesso circuito nel 1914, quando riuscirono vincitori le tre "Mercedes". Il primo ad essere provato dalla guigna è stato Nazzaro. Il vincitore di Strasburgo si è fermato una prima volta per difetto di carburazione. Quarto stesso difetto lo costringeva più tardi a ritirarsi.