

IL GRAN PREMIO AUTOMOBILISTICO D'ITALIA

Chiara vittoria di Stuck su Auto Union

Nuvolari, che ha compiuto il giro più veloce, ha dimostrato che la nuova Alfa Romeo, potrà riconquistare alla nostra industria il primato mondiale - Varzi tolto di gara da un incidente - Alla forte percentuale dei ritiri il maggior contributo è dato dalle Mercedes - Il pieno successo spettacolare e organizzativo

Aspettative sconvolte

(DAL NOSTRO INVIATO)

Milano, 9 mattina.

L'aspettativa era troppo alta, gli elementi d'interesse troppo appassionati e numerosi, perché la realtà potesse corrispondere in pieno alla logica preventiva dell'aspettativa. Si dovevano collaudare le nuove Alfa Romeo di 4 litri a 4 ruote indipendenti e le nuove Maserati a 6 cilindri a V, strumenti dell'aspirazione riscossa dei colori italiani nei grandi premi automobilistici internazionali. Si doveva giudicare il toccante esordio di questi organizzatori per dare al percorso una fantomina nuova e diversa, eliminatrice degli eccessi velocistici e relativi inconvenienti, con la creazione della famosa «chicana». Si doveva assistere a una battaglia elettrizzante disputata prima a palcoscenico su un numero copioso di concorrenti, in ragione della quasi assoluta parità di valore che la corsa assegnava ad una gran parte di essi. Si doveva insomma entrare nell'autodromo trepidi e impacciati, mentre il giudizio della vigilia: la più interessante corsa dell'anno.

La più interessante corsa dell'anno

Tuttavia, concluderemo nell'affermare che il totale programma sia stato integralmente conseguito. Le nuove Alfa hanno, si confermano e superano le impressioni della vigilia sulla loro elevata velocità, ed hanno aperto qualcosa di più di un spiraglio alle sorti delle corse veloci, ma hanno, per ora, dato ragione più ai tecnici che ai passionati, sulla necessità di una graduale messa a punto e sull'impossibilità di una clamorosa vittoria al primo debutto.

Quanto al secondo elemento, l'influenza del percorso artificiale, toccato dalle varianti in cinque punti la pista, i risultati hanno dato ragione più al nostro «scetticismo» che all'entusiasmo dei sostenitori. Essi hanno sostenuto, invece, il loro concetto umanitario, benché più di un corridore abbia lacerato l'epidermide, e non siano mancate le uscite di strada e gli incidenti. E' proprio la macchina che, secondo alcuni commentatori della vigilia, avrebbe dovuto da questa vittoria ereditare la sua fama. Auto Union, quale macchina era stata essenzialmente per la velocità pura a lunghi tratteggi, e notevolmente debole di freni, ha vinto la gara dopo averla dominata dal principio alla fine.

Quanto al terzo elemento, anche l'emozione che deriva dall'incertezza in una lotta combattuta da molti nomi ai primi posti, è venuta in gran parte a mancare sin dai primi giri. Si è detto che l'Auto Union ha dominato in tutta la gara. Bisogna aggiungere che Maserati e Bugatti non sono praticamente mai esistite in corsa, che la Mercedes ha, contro ogni previsione, dovuto abbandonare le bandiere dopo essere accostata a scintille non troppo minacciosamente, che, insomma, la corsa delle cinque marce — per escludendo la sesta, la Trossi-Monaco, di cui era stato annunciato l'abbandono — si è risolta in un pallido duello Auto-Union-Alfa Romeo, combattuto da quest'ultima senza altra speranza che di vedere la prima cedere allo sforzo.

La disfatta delle Mercedes

Tuttavia a dar consistenza alle nostre speranze, che l'anno venturo diventava incrollabilmente realtà, nella nuova Alfa, sta non solo l'onorevole piazzamento di Nuvolari, ma il miracoloso giro più veloce da lui compiuto, che

non rappresenta una personale improvvisazione isolata del pilota mantovano volante, ma fa parte di una buona serie di giri, quasi egualmente veloci, che destarono per qualche tempo l'incantata passione del pubblico.

La disfatta della Mercedes, che su quattro marce partite non ne ha vista alcuna raggiungere il traguardo, non può prestarsi, per ora, a commenti tecnici fondati. Un concorso di circostanze casuali, più che una netta e definitiva debolezza, ha arrestato la marcia della vincitrice dell'anno scorso: Fagioli ha rotto il freno posteriore sinistro, Brauchitsch è uscito di strada. Le altre due hanno avuto avarie di motore non meglio identificate sino a questo momento. Comunque, esse non sono mai apparse più veloci delle nuove Alfa: questa è una preziosa indicazione.

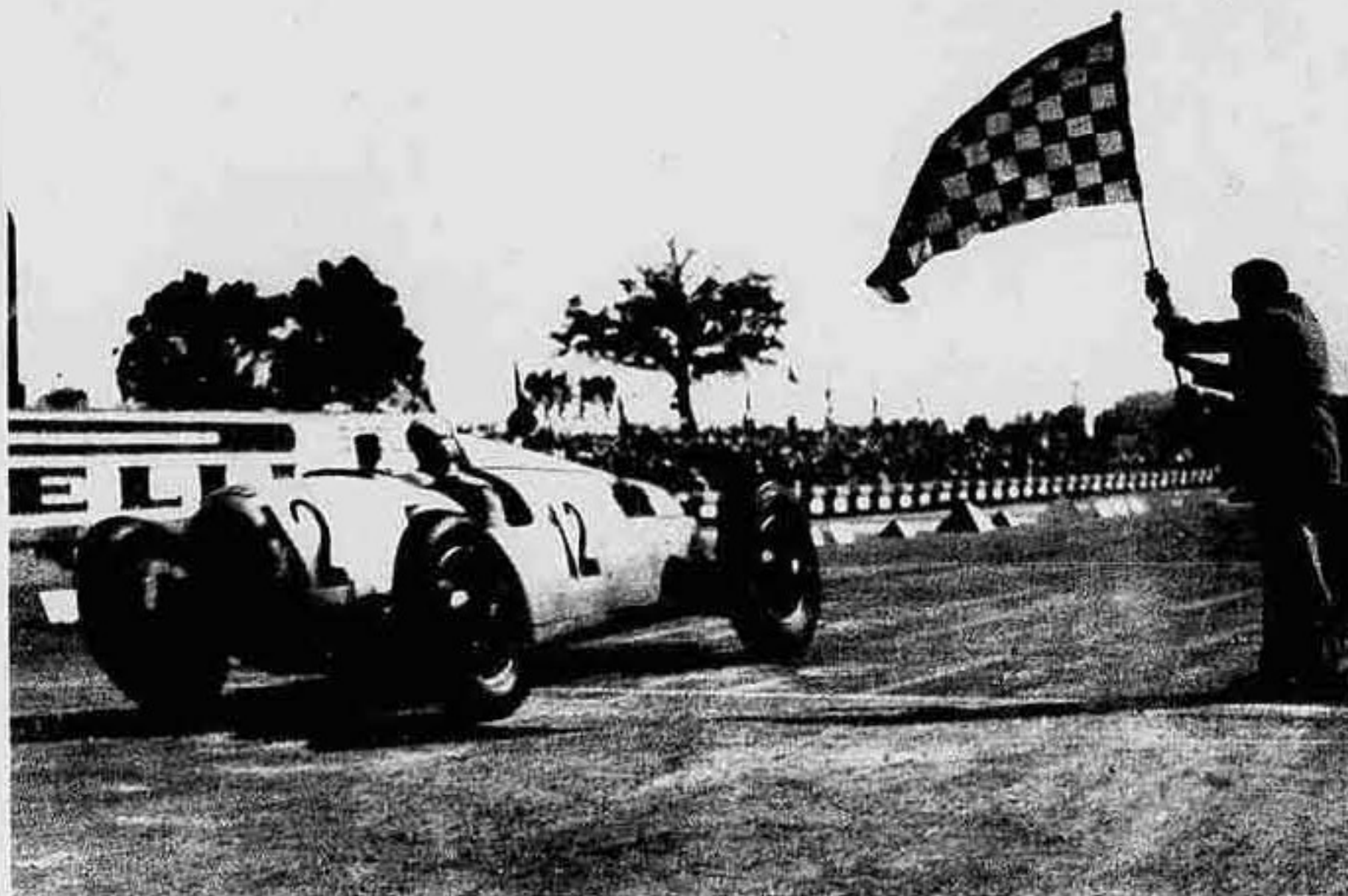
Coreografia indovinata

Le Maserati non sono state fortunate neppure stavolta. Qui, veramente, si può cominciare a parlare di sintomi preoccupanti, troppo insistenti per potersi attribuire ad emergenze casuali, anziché ad una sistematica inferiorità. La 8 cilindri a V, ch'era al suo debutto in Italia, e la cui prima felice esibizione in Francia si attribuiva ad una troppo sommaria messa a punto, è apparsa nettamente chiusa sin dai primissimi giri, anche quando pareva funzionare regolarmente. Certo, essa non era preparatissima neanche ieri. Parlar con la 8 cilindri non poteva farci che di un motore a pistoni negli ultimi allenamenti; Zehender e Ghersi (quest'ultimo al posto di Siena) prepararò il via unicamente per amor di firma, con due cilindri evidentemente non all'altezza della situazione.

Tuttavia la Bugatti ha deluso anche più profondamente. Pur essendo riuscita a vedere il volante, e a entrare in classifica, e ad essere in testa, ed a insinuare nell'ultima parte, dopo una lunga e curiosa di fermate al box e con gli ultimi giri compiuti e passo faticato, la Casa abruzzese ha comunque mancato le uscite di strada e gli incidenti. E' proprio la macchina che, secondo alcuni commentatori della vigilia, avrebbe dovuto da questa vittoria ereditare la sua fama. Auto Union, quale macchina era stata essenzialmente per la velocità pura a lunghi tratteggi, e notevolmente debole di freni, ha vinto la gara dopo averla dominata dal principio alla fine.

Se il bilancio tecnico e sportivo del XIII G. P. d'Italia si chiude deludentemente, ma senza giustificati rovesci clamorosi, il bilancio spettacolare va, invece, annoverato fra i più brillanti delle feste dei trecenti monzani.

Una folla enorme, non più vista da parecchi anni, certo superiore alle 50 mila persone, sta in automobile — sostituite il carboncino — che a piedi, folla ardente, interessata, pronta all'applauso come al fischio, animante nel recinto, e specialmente presso il traguardo e attorno alle «chicana», era pittoresca allegra, sotto un sole che per l'occasione aveva servito robusti scampoli degli ardori estivi. Un'organizzazione impeccabile, efficiente, migliorata sotto ogni aspetto, anche nel tradizionale incrementato di Monza. Finibottigliamento delle strade d'uscita a fine gara. Indiscutibilmente la parte coreografica, specialmente la lenta e solenne sfilata, a suon degli inni nazionali, delle varie marce in formazione di guerra, dal recinto del box al traguardo di partenza, preceduta ogni squadra da un serafico e candido portabandiera. E di festanti bandiere, una profusione d'ostacoli.



Stuck ha vinto! Eccolo mentre taglia il traguardo. Il suo bolide pare allungato in uno sforzo immenso come un atleta che nell'attimo supremo si butta a corpo morto sul filo di lana.

Le macchine tedesche al comando

Per archiviare il XIII G. P. d'Italia nella storia automobilistica, questo sintetico commento dovrebbe bastare. Per chi non s'accontenta della storia e vuole in cronaca, ecco, dalle nostre note di taccuino, qualche altro dettaglio.

Le 16 vetture concorrenti, poco dopo le 10, cominciano a sfilare in lacerazione sulle linee di partenza, dove è presente S. A. R. Il riacceso è terzo a quattro secondi. Duci a Spedite, presidente del R.A.C.I., nel momento di ordine, un Nuvolari quinto con distacco di 15".

Al primo del circuito, Al termine del primo e del secondo giro, Caracciola mantiene la testa, incalzato da Stuck, Varzi, Fagioli e Nuvolari. Ma l'Auto Union non cronaca, ecco, dalle nostre note di taccuino, qualche altro dettaglio.

Le 16 vetture concorrenti, poco dopo le 10, cominciano a sfilare in lacerazione sulle linee di partenza, dove è presente S. A. R. Il riacceso è terzo a quattro secondi. Duci a Spedite, presidente del R.A.C.I., nel momento di ordine, un Nuvolari quinto con distacco di 15".

per continuare sulla macchina di Pietsch. Nuvolari su quella di Dreyfus, Fagioli su quella di Caracciola, tanto che si trova strada come Stuck non cede a una volta in guida, sul finire della gara, alle dipendenze di Varzi che, dopo il ritiro, cerca l'uscita di strada al box dell'Auto Union. Ma questa pratica non ci convince. A parte il disincantamento che crea nel pubblico e nell'organizzazione, alterando la corrispondenza tra il numero di giri e il concorrente, è piuttosto decisamente ingiusto sul punto di vista sportivo. La corsa si fa per una graduazione personale e necessaria ad un tempo, inespugnabilmente, a chi andrà, dopo un cambio, il merito dell'auto.

Il ritiro di Varzi

L'incidente non si annunzia troppo presto, ma è stato del tutto improvvisabile. Per il ritiro di Varzi, che si è verificato nel primo giro, agitando variopinti cartelli, con frasi incomprensibili, di cui si è accorto il suo compagno di gara, Stuck, che si è fermato a pochi metri da lui. Il ritiro di Varzi, che si è verificato nel primo giro, agitando variopinti cartelli, con frasi incomprensibili, di cui si è accorto il suo compagno di gara, Stuck, che si è fermato a pochi metri da lui.

Questo scambio di macchine tra i concorrenti ebbe un breve parossismo. Della barcolla di considerazioni di riserva di una qualsiasi macchina, un incidente della stessa natura, si sono avvertiti in un momento di scendere, ma, non senza qualche dubbio, decisi a correre, e più disincantati?

Perché dare al corridore di un secondo giro, dopo un incidente, il merito di scegliere con cautela la tecnica della fuga tecnica, un incidente della stessa natura, si sono avvertiti in un momento di scendere, ma, non senza qualche dubbio, decisi a correre, e più disincantati?

Bernard vittorioso nel Trofeo del Garda

Verona 9 mattina.

Ha avuto luogo ieri la marcia nazionale di regolarità per la disputa del secondo Trofeo del Garda, estremamente organizzata dal M. C. Verona in collaborazione con il comitato Cicli del Garda.

L'importante manifestazione motoristica nazionale ha ottenuto un lusinghiero successo. Numerosi erano i concorrenti, che si sono dati battaglia vivacissima lungo tutto il percorso che si snodava da Garda, Bardolino, Caprino Veronese, San Zeno di Montagna, Albano, Torri e Garda, Km. 32,200, da ripetarsi sei volte con un totale complessivo di Km. 333,200.

La competizione non ha dato luogo ad alcun incidente. La selezione è stata severissima tanto che del trenta concorrenti, che hanno preso il via, soltanto sei sono giunti al traguardo.

Ordine d'arrivo: 1. Bernardi, Verona, Gilera 500 p. 0; 2. Grieco, Milano, Bertoni p. 1; 3. Buzatti, Verona, Ariel p. 1; 4. Dal Molin, Valdagno, Triumph p. 2; Trevisan, id., id., p. 2; 6. Cerato, Padova, p. 3.

Classifica per squadre: 1. Coppa Naz. Dopo. Marzotto di Valdagno (Dal Molin, Trevisan e Cerato); 2. Motoclub Schio, 8 D.K.W.



L'incidente di Brauchitsch: il tedesco l'ha scampata bella! Eccolo sorridente vicino alla sua macchina pochi secondi dopo l'incidente, mentre militi e carabinieri sono accorsi in suo aiuto. A sinistra è ben visibile la paglia delle «varianti» che la macchina ha trascinato nell'uscita di strada.

Vani prodigi di Nuvolari

Il nostro rilievo, s'intende, ha un valore generale. Esso non riguarda, nella specie, il caso di Nuvolari, che ieri combatté tenacemente fino al quarantacinquesimo giro, tallonato dagli avversari più temibili, seguito il giro più veloce, e uscendo anzi ad insinuarsi brevemente in testa alla cavalcata, davanti al riformulato di Stuck e di Caracciola, al punto del quale ultimo era ripartito Fagioli. Avanzatosi il suo motore si ritrovò mentre era in seconda posizione. Nuvolari non ripose che per quattro giri: al 45.º gli balzava sulla macchina, gemello alla sua, di Dreyfus, che non si era certo svincolato, tanto che meno di due minuti lo separavano in quel momento da Stuck. Il significato dell'offesa, dunque, non per l'uomo né per la macchina, ma per la macchina alterata. Comunque, è comprensibile il compiacimento di Stuck che ha visto rinvenendo al volante ininterrottamente per 500 tormentati chilometri.

La decimazione è stata progressiva e severa: a metà gara erano ancora presenti 9 corridori, al 5.º giro il manipolo era ridotto a 6. Tra gli incidenti, oltre a quelli già segnalati, ricordiamo la spettacolare uscita di strada di Etanclou alla curva di Leono; il pilota è leggermente ferito, ma nulla di preoccupante. Marzoni è pure uscito di pista, ma si ricata dopo mezzo minuto: il suo ritardo è così

Le classifiche

1. STUCK (Auto Union) in ore 3:40,9" alla media di chilometri 137,080 (giri 73);
2. Nuvolari (Alfa Romeo) in ore 3:41,50" alla media di chilometri 156,030 (giri 73);
3. Rosenmeyer (Auto Union) in ore 3:40,13" 3/5 (giri 70);
4. Marinoni (Alfa Romeo) in ore 3:42,33" 4/5 (giri 68);
5. Taruffi (Bugatti) in 3:42,57" e 3/5 (giri 59).

Riva e Gobetti ritirati al T. T. spagnolo

Bilbao, 9 mattina.

Una folla pubblica ha assistito oggi all'ultima gara del T. T. spagnolo motociclistico, conclusasi con la vittoria del corridore inglese Guthrie che già ieri si era nettamente imposto nella categoria 350 cmc.

L'unico episodio che è riuscito ad appassionare il pubblico è stato offerto dal duello Riva-Riva, costretto ad abbandonare dopo la fine del 22.º giro.

Anche Gobetti ha dovuto ritirarsi per avarie di macchina e dei sedici corridori partiti solo sette hanno portato a termine la gara. Ecco la classifica: 1. Guthrie (Norton), che compie i 50 giri del circuito part. a Km. 105,350 in 1:12,27" alla media di Km. 57,241 (nuovo record); 2. Cora (Sarcoca) in 1:16,11"; 3. Eoelch (Terrot) 1:17,11"; 4. Thoma (Velocette) 1:17,50"; 5. Gomez (Velocette) 1:17,40"; 6. Fiores (Famos) a 2 giri 1:15,37"; 7. Jam (S.S.A.) a 10 giri. Giro più veloce, il S.º di Guthrie in 1:23" alla media di 61,330 (n. record).

La riunione remiera di Trieste

Trieste, 9 mattina.

Ha avuto luogo oggi, con la partecipazione di 54 armi rappresentanti di sedici città la 44.ª regata nazionale a remi.

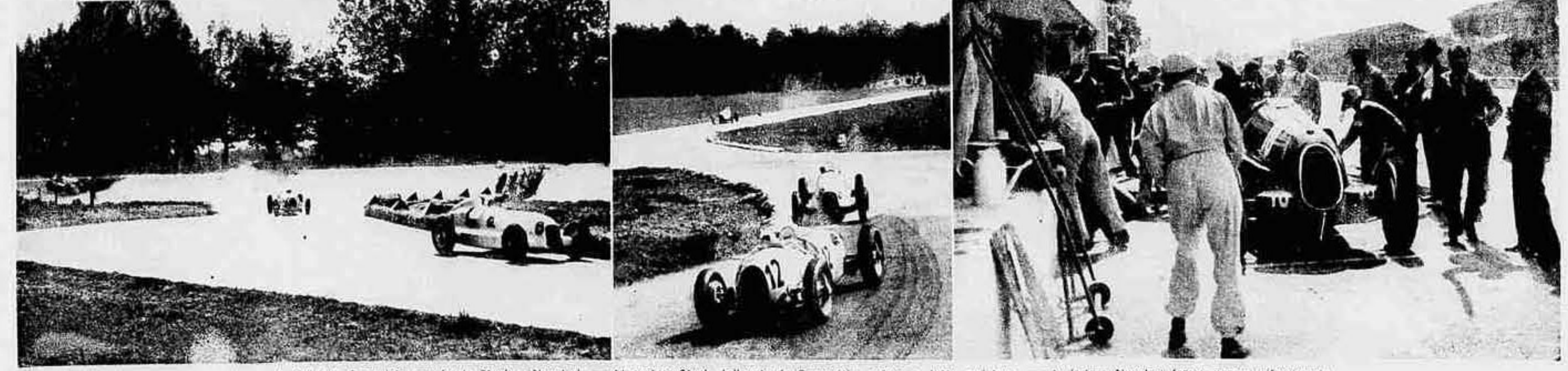
Ecco i risultati:

Jole di mare a quattro vogatori di punta e tim. (esordienti): 1. S. G. Fallanza, 6:25"; 2. D. L. Ferr. Taranto, 6:27" 4/5; 3. S. C. Lecco, 6:40"; 4. S. C. Triestina. Seguono Ravenna e Taranto II.

Jole di mare a due vogatori di punta e tim. (juniores): 1. Adria, Trieste, 7:19"; 2. S. C. Ravenna, 7:22"; 3. C. C. Aruppinum, Rovigno d'Isola; 4. S. C. Minico, Montovà; 5. S. C. Sile, Treviso; 6. S. C. Thalatta, Messina.

Due di punta senza tim. (seniores): 1. S. C. Lecco, 5:53"; 2. R. C. Triestino, 9:22"; 3. S. C. Nettuno, Trieste; 4. S. C. Casottieri, Palermo.

Quattro di punta e tim. (seniores): 1. C. C. Libertas, Capodistria, 7:50" 4/5; 2. D. L. Savoia-Marchetti, Sesto Calende, 8:13" e 2/5; 3. S. E. Lecco.



A sinistra, Caracciola seguito da Stuck e Nuvolari. — Al centro, Stuck, tallonato da Caracciola, spinge a lotta andatura. — A destra, Nuvolari ferma per un fiherrimento.