



riore rendimento delle vetture italiane. Nuvolari-Guidotti presero la testa nella Brescia-Bologna, con 5" di vantaggio su Varzi, ma a Firenze entrambi erano messi fuori gara da banali incidenti, e passava avanti Caracciola, con 4 minuti d'anticipo su Campari. L'asso tedesco aumentava il vantaggio a Roma, a 7 minuti su Siena-Taruffi, dove Borzacchini, il vincitore, aveva ben 18" di ritardo. Incominciava di poi un inseguimento furioso, ed un altalenarsi di primati: a Perugia è Campari in testa davanti a Siena, e Caracciola è terzo, e Borzacchini quarto con appena 7" di ritardo. A Macerata, Borzacchini è già secondo, ad l'50" da Campari, e ad Ancona primo con mezzo minuto di vantaggio sul « negher » che dovrà abbandonare. La corsa è così risolta a vantaggio del ternano. Media eccezionale: quasi 110 all'ora. Partiti: 88; arrivati: 42.

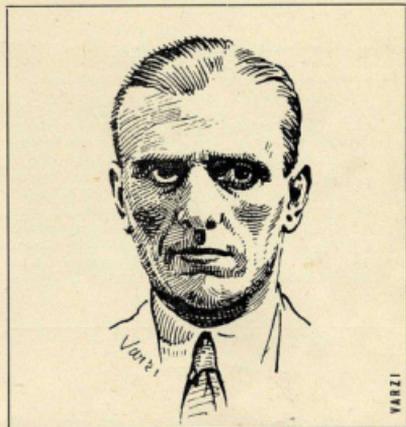
Anno VII: 1933 - NUVOLARI-COMPAGNONI (Alfa)
media km. 108,575

Per la prima volta dacché si disputava, la « Mille Miglia » non registrava, nella settima edizione del 1933, abbassamento di primati. Internazionalmente erano presenti due Mercedes, e le vetture inglesi M. G. forti di tre coppie di piloti di prim'ordine, fra cui prevalse, nella categoria 1100, quella italo-inglese di Lurani-Eyston. Quanto alla vittoria assoluta, che non poteva sfuggire alle 2300 Alfa-Romeo ancor migliorate, essa fu in palio fra Borzacchini, il trionfatore dell'anno prima, e Nuvolari, Borzacchini poté prendere la testa all'inizio, ed a Bologna aveva 40" di vantaggio su Nuvolari, che diventavano 3 minuti a Roma. Senonché, presso Terni, Borzacchini è tolto di gara da un banale incidente, e Nuvolari resta senza competitori, con 12" di vantaggio sulla coppia Castelbarco-Cortese, che conservava la posizione, a ventisette minuti da Nuvolari. La mancanza di lotta spiega la media relativamente bassa, inferiore all'anno precedente, la quale peraltro nulla toglie al valore della prova di Nuvolari. Partiti: 85; arrivati: 52.

Anno VIII: 1934 - VARZI-BIGNAMI (Alfa)
media km. 114,307

Il duello fra Nuvolari e Varzi, che aveva animato la corsa del 1930, si ripeteva nel 1934, disponendo Varzi di un'Alfa 2600 cmc. della Scuderia Ferrari, e Nuvolari, partecipante

isolato, di un'Alfa 2300 preparatagli dalla Casa milanese. Questa volta, però, il sorteggio di partenza favorì Varzi, che poteva avere come punto di riferimento Nuvolari, partito prima di lui, e per la prima volta il percorso era modificato, e si poté includere Venezia nell'itinerario. La media primato venne aumentata, ma non quanto si riteneva, a cagione della pioggia che ostacolò per buona parte la marcia dei concorrenti. Fino a Bologna ed a Firenze, Varzi in coppia con Bignami, si mantenne in posizione di attesa, incalzato da Nuvolari, e prima, con sei minuti di vantaggio, era la coppia Tadini-Barbieri, che ancora a Siena teneva il comando, con 5 minuti su Varzi, mentre Nuvolari è a otto minuti dal galliatese. Tadini-Barbieri, a Roma non conservano che un minuto d'anticipo, e prima di Terni erano superati sia da Varzi che da Nuvolari balzato al secondo



posto, a 2'45". Materialmente è Nuvolari che passa primo, essendo partito con 4 minuti d'anticipo, ma Varzi a Gubbio gli è quasi a ruota, cioè li ha pressoché annullati. A Tolentino, Nuvolari se li è però ripresi quasi tutti: Varzi non ha che 51", che scendono a 20" ad Ancona, e diventano a Bologna 2'40" di vantaggio di Nuvolari su Varzi. Allora questi sferra la meditata controffensiva finale, proprio come aveva fatto quattro anni prima Nuvolari, ed a Venezia Varzi arriva primo, con circa 4" di vantaggio, che diventeranno 8'53" all'arrivo. Media Km. 114,307. Partenti: 57; arrivati: 29.

Anno IX: 1935 - PINTACUDA-DELLA STUFA (Alfa)
media km. 114,753

Varzi in coppia con Bignami, al volante di una Maserati tre litri, rinnova nel 1935 l'assalto alle trionfanti Alfa-Romeo dominanti il campo, ma anche stavolta senza successo: secondo a Bologna a 54" da Tadini, Varzi aveva già al successivo controllo di Firenze, sei minuti di ritardo su Pintacuda, balzato al comando con 2' di anticipo su Tadini. Varzi doveva in seguito abbandonare, ed a Siena, cioè dopo appena 400 chilometri, Pintacuda aveva già la vittoria in tasca, avendo portato a 7" il distacco su Tadini. Progressivamente aumentato, poi diminuito, quindi ancora mag-