



Davanti  
alle tribune

E' noto come ormai da due anni, dopo l'adozione della nuova formula, le vetture italiane si fossero trovate in posizione di sfavore nei confronti della concezione e della potenza delle nuove vetture tedesche, lanciate dalla Mercedes e dall'Auto Union. Tenemmo il campo tuttavia valorosamente e lo scorso anno, proprio al Gran Premio di Germania sul Nurburg Ring, il miracoloso Nuvolari fu capace dell'incredibile impresa di portare ancora una volta la vecchia monoposto Alfa Romeo 8 cilindri vittoriosa al traguardo, dinnanzi ai bolidi ultimissimo modello delle Case germaniche. Autentica sorpresa che denotava la grande classe della macchina e del pilota; ma non poteva in avvenire impedire la catena delle regolari riaffermazioni di modelli più inoltrati.

Tuttavia la riscossa delle macchine italiane, intesa alla riconquista di antico, glorioso primato, detenuto da Fiat, Alfa Romeo e Maserati, riscossa da due anni sotto pressione in officina e sui banchi di prova, doveva pure a un certo momento farsi viva. Ad apertura di stagione, al Gran Premio di Pau, veniva sparato un primo razzo luminoso: vittoria della Maserati 8 V, vittoria italiana anche se con un pilota straniero, Etancelin.

Ma si trattava soltanto di un innocuo bagliore?

Certo, dopo la « Mille Miglia », alla sua decima edizione, riuscitissima nonostante le sanzioni e con in più l'interessantissimo esperimento dei succedanei, con la vittoria di Brivio su Maserati a 122 km. all'ora e il secondo posto di Farina con l'Alfa Romeo inedita a soli 32", ci si poteva attendere senz'altro una uscita in forze irresistibile.

Ma si vede che c'era ancora qualche recondita rotella, compresa quella della fortuna, che non si decideva a marciare a dovere. Ed eccoci al Gran Premio di Monaco, circuito stracittadino, rimasto trofeo di Caracciola con la Mercedes, seguito dalle due Auto Union di Varzi e Stuck.

Sul Circuito ultraveloce di Tripoli, trionfo della macchina più veloce in linea assoluta, ma anche vittoria delle gomme: 1° Varzi su Auto Union alla media spettacolosa di km. 207,630 e giro più veloce km. 227,385; seconda ancora Auto Union con Stuck, e terza la Mercedes; la nuova 12 cilindri Alfa Romeo, la tanto attesa e sospirata, per l'usura delle gomme e soprattutto per il pauroso incidente occorso a Nuvolari, doveva ancora questa volta cedere il campo. Eppure la nuova macchina italiana

c'era. Tanto vero che otto giorni dopo al Circuito di Tunisi, altro percorso d'alta velocità, si registra una rivincita della Mercedes con Caracciola, ma davanti a Pintacuda su Alfa Romeo e terzo è Wimille su una Bugatti. All'Auto Union restava soltanto il giro più veloce.

Ma che le macchine, sia pure da corsa, non siano fatte esclusivamente per la velocità, sui circuiti specializzati, ma per percorsi misti e debbano risultare in grado di tenerne le differenze, è un principio che ha bene il suo valore pratico, e le costruzioni, che ad esso s'informano, difficilmente mancano la loro affermazione quando si presentano a collaudi che esigono tutto un complesso di qualità: oltre l'alta velocità, accelerazione, decelerazione, stabilità, maneggevolezza, ubbidienza, anzi dedizione all'abilità e al cuore del pilota, durata ed elasticità all'usura e allo sforzo.

Difatti a Barcellona, circuito dalle curve insidiose e dai frequenti dislivelli, l'Alfa Romeo è presente con delle 8 cilindri ed una 12 cilindri. Con questa, Nuvolari, benchè ancora sofferente del volo di Tripoli, domina e vince sui 300 km. del severo percorso alla media di 111,546 e compie il giro più veloce a 115,646; Caracciola su Mercedes è secondo, e al