

terzo posto è l'Alfa Romeo 8 cil. di Farina. E' una dimostrazione che non manca di chiarezza.

Nè ad oscurare il nuovo orizzonte della ripresa automobilistica nazionale vale l'esito della corsa dell'Eifel sul solito circuito del Nurburg Ring: si registra la vittoria dell'Auto Union con Rosemeyer, che s'era gettato al più temerario sbaraglio pur di vincere: l'Alfa Romeo collocava Nuvolari, Brivio e Farina al secondo, terzo e quarto posto. Nuvolari, sotto il nebbione incombente proprio nel finale, non aveva voluto imitare Rosemeyer nella sua pazza audacia, ma la dimostrazione in forze c'era stata lo stesso, la prova di eccellenza tecnica veniva fornita non da una macchina sola, ma da un intero complesso costruttivo.

Del resto, ecco a Budapest, circuito cittadino, rispuntare una Alfa Romeo 8 cilindri, modello non più nuovo, e con questa il solito « Nivola » battere Rosemeyer e Varzi, nell'ordine, che pilotavano delle Auto Union: e ciò con 2 litri in meno di cilindrata e oltre 100 cavalli in meno di potenza.

Sarà stata fortuna? L'immediata contro prova di Milano su circuito stracittadino, dà questo responso: sperimentando la 12 cilindri Alfa Romeo, Nuvolari trionfa su Varzi, che segue a meno di nove secondi (segno inequivocabile della severità della lotta) con Auto Union; e terzo e quarto, con le Alfa 8 cilindri, sono Farina e Brivio.

Un bel successo « alfista » è stato indubbiamente anche quello di Marinoni e Pintacuda oltre Oceano, a S. Paolo del Brasile. Peraltro, è intervenuto ora l'esito del G. P. di Germania, col banale incidente che ha tolto di gara Nuvolari, a rimettere alquanto in favore dei concorrenti germanici — leggi Auto-Union — la bilancia dei risultati.

Aggiungendovi i dati offerti dalla Coppa Ciano (non ancora disputata mentre scriviamo), si vede come, i più accesi elementi si accumulino a moltiplicare e complicare la passione dell'attesa per la Coppa Acerbo.

Nelle minori cilindrata, è la Maserati che tiene alto il simbolo del Littorio; perdeva a Monaco nella disputa

per la Coppa del Principe Raniero per un banale guasto di freni; ma alla corsa dell'Eifel sul Nurburg, la nuova Maserati 6 cilindri 1500 cmc. vince con Trossi e colloca Tenni al secondo posto. L'inglese Era, vittoriosa a Monaco, qui era terza. Disavventure al Giro di Piccardia, dove rivincono le Era, ma non senza dimostrazione delle superiori qualità velocistiche della Maserati. Al già citato Circuito di Milano le Era non possono essere presenti, tuttavia la vittoria della Maserati 6 cilindri con Trossi, e tutti gli altri posti occupati dalla 4 cilindri, nonché l'affermazione di Rovere sulla 1100 Maserati, forniscono dati tecnici esaurienti.

E' inevitabile che così come oggi la situazione si presenta nei riguardi del duello italo-tedesco e degli eventuali interventi di altri competitori di notevole calibro, la XII Coppa Acerbo si mostri come una competizione memorabile, prima ancora d'essere disputata.

Basti pensare che saranno in lizza: tre Mercedes con Fagioli, Caracciola, Brautschisch; tre Auto Union, con Varzi, Stuck e Rosemeyer; quattro Alfa Romeo della Scuderia Ferrari, con Nuvolari, Dreyfus, Farina e Brivio; due Maserati della Scuderia Torino con Gherzi e Siena e la Maserati di Trossi. Questo per le massime cilindrata, senza contare gli isolati.

Per le piccole cilindrata (classifica speciale per le 1100) si avranno quasi tutte Maserati, buon motivo per una ferocissima lotta in famiglia tra i vari Trossi, Tenni, Bianco, Belmonto, Villoresi, Bergamini, con la probabilità però, che fra tanti litiganti, un paio di inglesi Era non vengano a inserire uno zampino insidioso.

La lotta si annuncia titanica. Le Case tedesche sul circuito di Pescara vi hanno già gustato l'inebriante sapore della vittoria, e sono tuttora in piena efficienza ai fini di rinfrescare allori qua e là bruciacchiati dal fiato rovente di rivali mai domi, in vena e in ansia di caracollare di nuovo all'avanguardia di tutte le gesta velocistiche dell'era del motore: abbiamo detto Alfa Romeo e Maserati, vetture, costruttori e piloti.



« Centauri », in lotta per il trofeo Acerbo.

Gli organizzatori della prova, pur conservando al Circuito le sue peculiari caratteristiche di velocità e di misto che lo rendono così probante ai fini delle graduatorie e delle valutazioni tecniche, hanno voluto apportare alcune modifiche, che l'esperienza ha consigliato come giovevoli all'essenza della prova stessa. Hanno così portato a 6 i giri per le macchine di 1500 cmc. che compiranno quindi km. 154,800; e ridotto a 16 quelli delle macchine di cilindrata superiore, le quali compiranno quindi km. 412,800. Inoltre, è noto che il Circuito di Pescara comprende due rettilinei, ognuno lungo 5 km. sui quali, di anno in anno, maggiore è diventato il pericolo per le altissime velocità che essi consentono, anche in relazione a incidenti di gomme, possibili sotto l'alta temperatura e non davvero propiziatori per i piloti. Sono state così inserite due varianti a metà circa dei due rettilinei: esse non