



1



2



3

# La IX Mille Miglia



4

1. La folla circonda le macchine partenti. - 2. Pintacuda e Della Stufa su Alfa Romeo iniziano vittoriosa cavalcata. - 3. Alla presenza di S. A. R. il Duca di Spoleto e dell'on. Morigi, viene data la via alla Maserati di Varzi. 4. L'on. Morigi dà la partenza alla macchina inglese di Clarke.

Foto Argo - Milano

## RILIEVI E COMMENTI TECNICI

Le cronache hanno già sviluppati tutti i possibili temi, sportivi e tecnici, suggeriti dalla IX edizione della Mille Miglia.

La grande corsa italiana, che non ha rivali nel mondo, ha avuto quest'anno un prologo meno effervescente di quelli delle edizioni precedenti. Mancavano ufficialmente le Case più interessate alla produzione di vetture « sport »; conseguentemente erano assenti molti dei più celebrati corridori ed infine anche il contributo estero è stato, almeno per quanto riguarda vetture capaci di conseguire un primato assoluto, inferiore a quello di altre annate quando oltre alle vetture inglesi, specializzate a presentarsi quali concorrenti minacciose per le minori categorie, si vedevano in gara le bianche macchine della più rinomata industria germanica che hanno colto qualche significativo successo sul magnifico nastro della nostre ricostruite strade.

La nota nuova, predominante, si può dire, della vigilia insonne, è venuta fuori con la iscrizione di due macchine da corsa affidate a due concorrenti quotati ben diversamente nella scala dei valori sportivi: Varzi il campione per antonomasia, dal cospicuo « curriculum » di vittorie, e Pintacuda che, solo per non avere frequentato con assiduità le « arene » del motore, non si era mai fatto quel nome verso cui, solo per la scuola da cui proveniva, aveva un certo diritto.

In ogni modo prologo o vigilia in tono minore che l'interesse di una corsa tecnicamente così importante non può polarizzarsi sui nomi di due macchine e di due concorrenti anche se le faville che scaturiranno dal loro duello elettrizzeranno, come è avvenuto e pur-

troppo solo per qualche ora, le folle che si appassionano ai grandi cimenti motoristici.

La qualità generale dei concorrenti alle passate Mille Miglia era tale da lasciare alla gara tutto il fascino della splendida incertezza.

Quest'anno si è avuto un bel concorso di partecipanti che peraltro scomparivano dalla discussione quando si sentiva parlare delle possibilità velocistiche (230 all'ora per una gara che quando sorse doveva essere il banco di collaudo più severo delle vetture turistiche, non sono forse un po' troppi?) dei due « racers » costruiti dall'Alfa-Romeo e dalla Maserati.

La presenza di queste due macchine finiva con l'essere considerata come quella di due intrusi venuti allo striscione di partenza col contrabbando di qualche innocuo ritocco. Nè poteva essere diversamente. Gli scrittori di materia automobilistica hanno fatto risaltare a più riprese, in modo generico però, il disagio creato dai formalismi troppo tenui del regolamento. Ma nessuno ha saputo, o voluto, precisare le origini del male che a nostro avviso, lo ripetiamo una volta di più, esulano anche dal caso particolare delle Mille Miglia.

Si deve precisamente parlare, anche in questa occasione del pericolo cui va incontro la tecnica da corsa quando, o perchè forzata da regolamenti assurdi o dalla necessità di andare sempre più oltre con la velocità, semplicemente con queste, come se la velocità fosse fine a sè stessa, finisce col battere strade che troppo si discostano non solo da quelle delle vetture che più si producono per la necessità del gran pubblico, ma anche quelle di « tipo-sport » che devono in

## IL LIBRO D'ORO DELLA "MILLE MIGLIA"

### I VINCITORI

- 1927: Minoia-Morandi (O.M.) in ore 21,4'48"1/5, media chilometri 77,238.  
 1928: Campari-Ramponi (Alfa-Romeo) in ore 19,14'5"4/5, media Km. 84,128.  
 1929: Campari-Ramponi (Alfa-Romeo) in ore 18,4'25", media chilometri 89,688.  
 1930: Nuvolari-Guidotti (Alfa-Romeo) in ore 16,18'59"1/5, media Km. 100,450.  
 1931: Caracciola-Sebastian (Mercedes) in ore 16,10'10", media chilometri 101,147.  
 1932: Borzacchini-Bignami (Alfa-Romeo) in ore 14,55'19"2/5, media Km. 109,884.  
 1933: Nuvolari-Compagnoni (Alfa-Romeo) in ore 15,11'50", media Km. 108,572.  
 1934: Varzi-Bignami (Alfa-Romeo) in ore 14,8'5", media chilometri 114,307.

1935: Pintacuda-Della Stufa (Alfa-Romeo) in ore 14,04'47", media Km. 114,753.

### GRAN PREMIO BRESCIA

- 1927: I. O.M. (Minoia-Morandi; Danielli-T. Balestrero; Danielli-M.-Rosa).  
 1928: I. Alfa-Romeo (Pesenti-Canavesi; Marinoni-Guidotti; Mancinelli Bruno).  
 1929: I. Alfa-Romeo (Campari-Ramponi; Minoia-Marinoni; Pirolo-Guidotti).  
 1930: I. Alfa-Romeo (Varzi-Canavesi; Ghersi-Cortese; Mazzotti-Maggi).  
 1931: I. Fiat (Cagna-Cervini; Moalli-Roep'etz; Ferrari-Bertasio).  
 1932: I. Alfa-Romeo (Minoia-Balestrero; Borzacchini-Bignami).  
 1933: I. M.G. (Eyston-Lurani; Howe-Hamilton).  
 1935: I. Scuderia Parioli (Nardilli-Matrullo su Fiat).



ogni occasione rappresentare il non « plus-ultra » delle qualità realizzabili in una vettura veloce, ma idonea al grande turismo.

Comunque (e non parliamo delle macchine di Varzi e Pintacuda che fortunatamente non sono ancora l'espressione della più moderna tecnica da corsa pura) anche se devono sussistere macchine molto difformi da quelle normali, vi sono gare in cui queste possono cimentarsi per dare la misura di ogni loro possibilità (anche per la resistenza chè si fanno gare di 12 e di 24 ore) mentre assai poche sono quelle destinate alle macchine più usuali, facendo rientrare in queste anche quelle di tipo « sport ». E del genere delle Mille Miglia, per la severità del percorso e per la possibilità dimostrata di mantenere altissime medie, punte addirittura! Ecco perchè la prima partecipazione di due monoposto, di altissima potenza specifica, ha creato questo senso di disagio nei concorrenti ed anche nel pubblico che si appassiona alla Mille Miglia.

\*\*\*

Se queste sono le sfumature tecniche del prologo o della vigilia della grande corsa diremo che nello svolgimento questa ha avuto un inizio elettrizzante per merito dei due rappresentanti dell'alta velocità, ed un interesse che in parte si è smorzato quando è scomparso Varzi ed in parte si è accentuato quando diversi concorrenti montati su minori vetture, sempre prossime parenti di quelle da corsa, essendosi ritirati per guasti od altro, si sono viste farsi luce e divenire anche minacciose macchine più confacenti alle finalità pratiche cui tende, o deve tendere, la Mille Miglia.

Con la vittoria dell'Alfa Romeo che ha suffragato finalmente l'alta classe di Carlo Pintacuda (come avrà fatto il guidatore toscano, esile anzichè a reggere alla guida per tutto il percorso, striminzito in un mezzo sedicilo di circostanza?) si è dimostrato, così hanno detto molti, che una vettura da corsa pura, può fare e vincere la Mille Miglia. Anche qui è questione d'intendersi. Se per macchina da corsa si chiama una vettura che ha tutti gli ingredienti accessori di una vettura da grande turismo veloce, siamo perfettamente d'accordo. Ma se dovessero vedersi in una gara del genere macchine soltanto fatte per fare della velocità, senza che si pensi da parte di chi le costruisce alle necessità di accelerazione e decelerazione imposte dalle strade, al tormento che nelle virate si crea nei differenziali, negli sterzi, nelle sospensioni, allora diremo che a questo proposito la Mille Miglia non ci ha ancora detto nulla di nuovo. Vorremmo vedere sul tratto Bologna-Firenze le monoposto americane fatte ad uso esclusivo delle giostre ubriacanti delle piste di Indianapolis o di Dayton!

Chi sottilezza osserva che ci sono macchine europee che di quelle americane sono anche più veloci ed

### I PASSAGGI DA PARMA

1) Pintacuda-Della Stufa su Alfa Romeo - 2) Tadini-Chiari su Alfa Romeo - 3) Varzi-Bignami su Maserati - 4) Santinelli-Berti su Alfa Romeo.

(foto A. Montacchini)

hanno tutti gli attributi accessori per gare su strada. Resta il fatto positivo che nè *Auto-Union* nè *Mercedes* hanno preparato le loro G. P. per la Mille Miglia. E sarebbe stato poi da vedersi se esse potevano arrivare in fondo e vittoriosamente.

Comunque sarebbe un grave torto di credere che una tecnica capace di dare vetture che fanno più di 300 Km. all'ora non sia in grado di produrre vetture da corsa in grado di superare una Mille Miglia a 120 all'ora! Ma avrebbe una importanza pratica questo? Il pubblico degli automobilisti troverebbe interesse a vedere una dozzina di queste macchine, sole solette a spopolare su un circuito ove le si vedono passare una volta sola?

In ogni modo è apparso, al risultato effettivo della IX Mille Miglia, che macchine da corsa costruite secondo i criteri che presiedevano a dettarne la costruzione qualche anno fa, possono vincere la gara, a passo di record. Se *Maserati* avesse avuto a sua disposizione un maggior tempo per mettere a punto la macchina di Varzi (si è ben saputo che veramente all'antivigilia della partenza il guidatore ha fatto i primi passi sulla salita della Futa, con l'impossibilità di ogni più piccolo ritocco o revisione) la gara avrebbe vissuto un maggior numero di ore interessanti ed il record, stabilito dallo stesso Varzi lo scorso anno, avrebbe avuto un assai più fiero colpo.

*Alfa-Romeo* non aveva certo necessità di confermare una volta di più la sua assoluta superiorità per una corsa di questo genere in cui si chiede al motore non tanto un margine di potenza per raggiungere comodamente velocità vertiginose quanto quella elasticità d'impiego e quella sicurezza funzionale che possono portarlo vittorioso alla fine dei 1600 chilometri, malgrado il massacrante lavoro imposto dalle mille e mille riprese e frenate, che scardinano anche gli organi più eccezionali, malgrado il repentino cambiamento di clima e di altitudine imposto dai valichi appenninici, particolarmente sfavorevoli, nella giornata del 14 corrente, per la nebbia, la pioggia e la rigida temperatura. Ma dell'*Alfa-Romeo* hanno rifulso una volta di più le qualità meccaniche insite nello chassis, nel suo equilibrio, nella sua stabilità, nella eccezionale robustezza degli organi della trasmissione nella dolcezza e potenza e durata dei freni, che hanno una importanza predominante in un circuito così vario come quello della Mille Miglia.

Ma a prescindere dal risultato positivo realizzato dalla macchina guidata da Carlo Pintacuda si deve riconoscere che anche quest'anno tutte le *Alfa-Romeo* presenti in gara hanno confermato la loro idoneità a rappresentare degnamente il nostro Paese in tutte le gare (purtroppo poche) in cui si chiedono alle macchi-

### AL PRIMO CONTROLLO DI BOLOGNA

1) Pintacuda-Della Stufa su Alfa Romeo - 2) Varzi-Bignami su Maserati - 3) Tadini-Chiari su Alfa Romeo - 4) Ambrosini-Bertone su Fiat-Siata speciale.

(foto omaggio di Diego Cantarelli - Bologna)



1



2



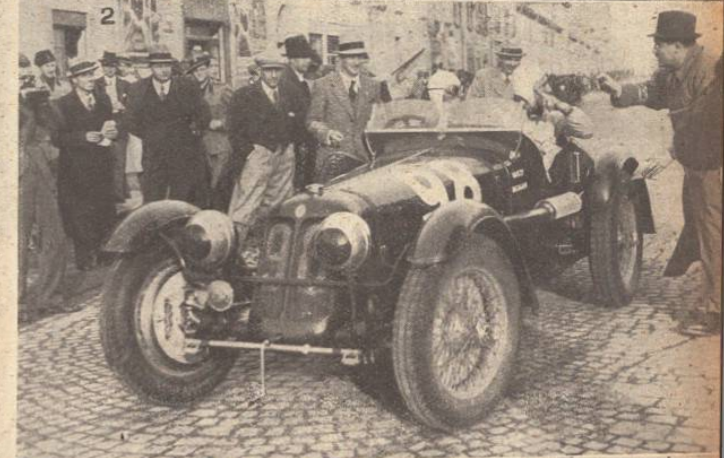
3



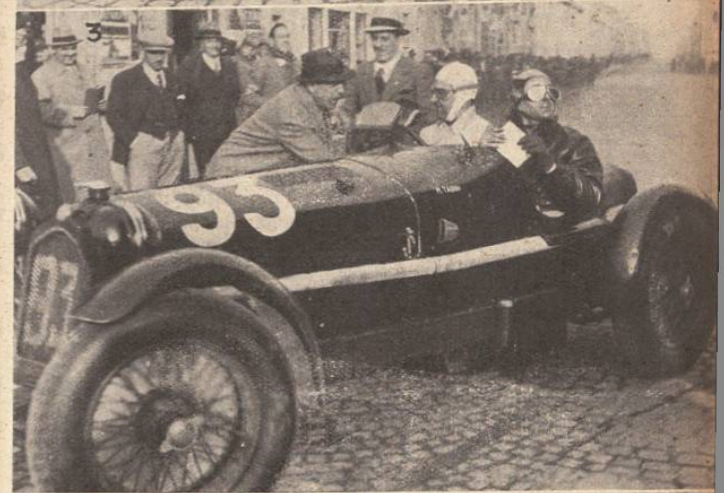
4



1



2



3



4





## LE MOVIMENTATE FASI DEL PRIMO CONTROLLO DI BOLOGNA

1) Battaglia-Tuffanelli su Alfa Romeo - 2) Macchia-Danese su Alfa Romeo - 3) Balestrero-Sanguinetti su Alfa Romeo - 4) Ruesh-Guatta su Alfa Romeo - 5) Gurgo Salice-Laredo su Alfa Romeo - 6) Rosa-Comotti su berlina Alfa Romeo - 7) Pietro Ghersi-Mac Evoy su Alfa Romeo - 8) Mercanti-Gaboardi su berlina Alfa Romeo - 9) Santinelli-Berti su Alfa Romeo - 10) Rossi Scotti-Mantovani su Fiat - 11) Cantoni-Ragnoli su Lancia-Augusta - 12) Clark-Falkner su Ason Martin.  
(foto omaggio di Diego Cantarelli di Bologna)

ne tutte le qualità brillanti della vettura da corsa e la tetragona resistenza e duttilità delle più largamente calcolate macchine da turismo.

\*\*\*

Reso il dovuto omaggio alle qualità di progetto e di costruzione delle macchine che hanno l'appannaggio di tutti i primati assoluti, dobbiamo parlare di tutte le altre che hanno battagliato per la bella incertezza del risultato finale nelle minori categorie. E qui, a noi che non perdoniamo facilmente alla tecnica italiana di dormire un po' troppo nella comoda oscurità creata dal regime doganale, al confronto della sempre rinnovantesi costruzione mondiale, è doverosa una parola di riconoscimento sui meriti di questa stessa tecnica. Non abbiamo vetture di serie, normali, che vengono messe sul mercato con i più recenti ritrovati della trasmissione anteriore o con i cambi di velocità automatici: ma abbiamo delle macchinette da pochi soldi, così solide e veloci da battere in breccia gioielli di meccanica quali sono quelli della celebre Casa inglese M.G. che è ormai una concorrente agguerrita per il percorso della Mille Miglia.

Quante sono state le *Balilla* condotte da ignoti concorrenti che hanno retto all'infernale andatura imposta dalle maggiori vetture sull'interminabile percorso? Qui veramente si può misurare il progredire di una tecnica che ha mete positive da raggiungere, di una costruzione

ne che richiama l'interesse personale di migliaia di automobilisti. Il crescente numero di guide interne, nelle varie categorie è veramente sintomatico per ricondurre la Mille Miglia ai motivi tecnici che ne hanno consigliata la creazione. Ed è bene di augurarsi che nel 1936 il regolamento sia tale da allargare la partecipazione delle vetture di tipo sportivo e particolarmente di quelle che per la particolare adozione di carrozzerie più confortevoli, si avvicinano ai tipi adatti al turismo veloce.

Non sappiamo se nel 1935 le condizioni climatiche siano state peggiori di quelle del 1934 (anche lo scorso anno i concorrenti ebbero la noie della pioggia): di certo non sono state migliori; e per questo i risultati colti dalla *Maserati* nelle 1100, della non più giovani *Alfa-Romeo* nella 2000, con l'abbassamento dei vecchi record, indicano la continua ascensione qualitativa della produzione italiana.

E siamo convinti che poche macchine, di quella produzione estera che noi stessi siamo molte volte disposti ad ammirare, potrebbero fare altrettanto su un circuito come questo che è assai più di un severo banco di prova.

La nona edizione della Mille Miglia ha scritto, anche dal lato tecnico, una pagina interessante nella cronaca dell'automobilismo sportivo.

Ing. Pasquale Borracci.

## I vari aspetti della grande gara

Anche la IX Mille Miglia sta per passare alla storia: storia non breve e non lieta per tutti, formata da tanti minuti particolari dei quali non è sempre facile trovare il collegamento, ma che anche buttati in fascio dicono tutto il valore dei concorrenti, la dura prova di macchine e di guidatori, la passione avvincente delle folle accalantesi lungo l'interminabile nastro stradale, il tormento degli organizzatori ed infine il suo alto valore propagandistico e sportivo. La IX Mille Miglia passa alla storia lasciando qualche delusione, ma trascinando come sempre al più sincero entusiasmo; e se qualche favorito non ha portato a termine la sua fatica, molti nomi nuovi si affacciano alle soglie della celebrità sportiva. Ed è per questo che la Mille Miglia ha ancora una volta risposto all'aspettativa dei più e giustifica la sua funzione. Tecnicamente, mancando il diretto intervento dell'industria e quindi un decisivo confronto fra macchine specialmente di nuovo modello, si può anche accettare qualche opinione poco favorevole al suo attuale regolamento, ma dal lato sportivo si deve dire chiaramente che è stata e rimane una gara inimitabile. Seguite le fasi della dura battaglia e scorrete l'elenco degli arrivati, la loro posizione in classifica, i loro tempi ed i records superati. Nomi nuovi per lo più su macchine di vecchio tipo, molto spesso veterane di questa gara, hanno strabillato per la loro audacia. Se sono mancati gli assi e se i pochi presenti non hanno avuto fortuna, vediamo in compenso una schiera di nuovi piloti arditamente lanciati per la conquista di una fama che solo questa gara può dare. In testa alla classifica sono Pintacuda e Della Stufa e primi di classe Crivellari-Ferraro, Bianco-Bertocchi, tutti corridori gentili ai quali fanno corona ai

posti d'onore altri modesti, quanto valorosi campioni. E quasi tutti i records sono caduti!

E' un peccato che della Mille Miglia, gara gigantesca che è difficilmente seguibile dal quartiere generale di Brescia, non si possano riprodurre i cento e cento episodi isolati che caratterizzerebbero la gara di ciascun concorrente e che obbligatoriamente vengono rilevati soltanto gli episodi riguardanti i principali attori di ciascuna classe. Se fosse possibile una cronaca minuta e particolareggiata, si vedrebbe che non solo i vincitori e gli arrivati avrebbero dritto alla più alta lode ma anche tutti gli altri, che partiti con un grande entusiasmo e una viva speranza di gloria, si son visti relegati dalla cieca sfortuna agli ultimi posti o addirittura tolti di gara.

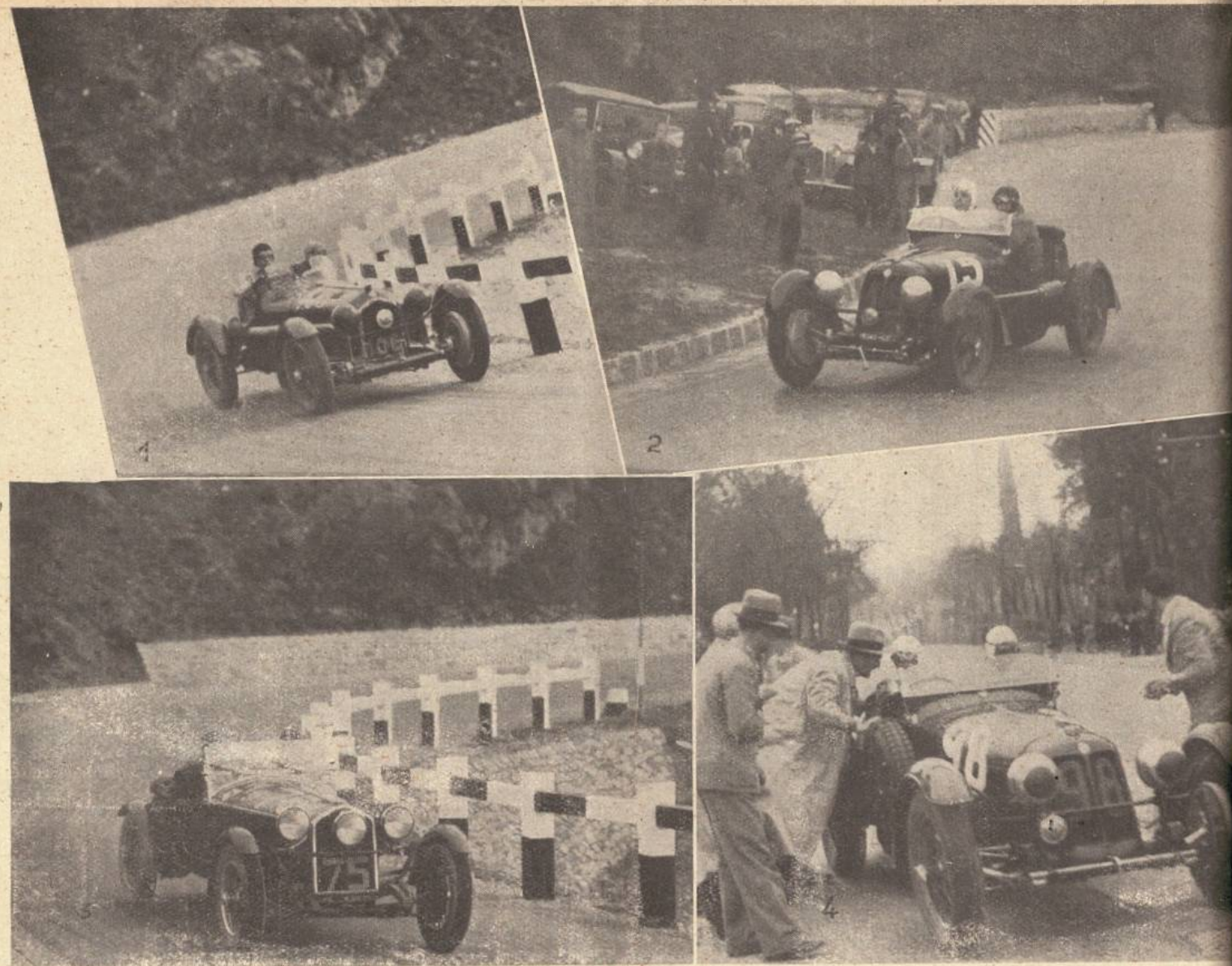
Comunque, sia singolarmente che collettivamente, i protagonisti della IX Mille Miglia hanno dato una nuova grande prova di coraggio e di maturità sportiva, dimostrando di essere in molti capaci di sostituirsi ai campioni per portare sempre più avanti la fiaccola del nostro primato sportivo.

L'industria italiana, salvo nella categoria 1500 cmc. esce nuovamente vittoriosa dalla dura prova. E insieme all'industria delle vetture trionfa anche quella delle parti e degli accessori.

I pneumatici *Pirelli* hanno avuto un trionfo senza pari equipaggiando i vincitori di tre su quattro categorie, i vincitori assoluti e i primi 21 classificati. Notiamo in altra parte il successo della ancorizzazione dei pneumatici.

I pistoni *The Borgo* hanno assicurato l'ottimo funzionamento del motore *Maserati* 1100 cmc. di Bianco e Bertocchi





### ALLA RATICOSA ED A FIRENZE

1) Pintacuda-Della Stufa su Alfa Romeo - 2) Bianco-Bertocchi su Maserati - 3) Crivellari-Ferraro su Alfa Romeo, tutti al passaggio della Raticosa - 4) Varzi-Bignami al controllo di Firenze.

e il carburatore Weber ha ottenuto dei nuovi significativi successi.

### I partiti

Notte di ansia e di passione a Brescia, come vuole la consuetudine. Già molta folla attende quando i primi concorrenti si dispongono presso il traguardo di partenza.

Attorno a S.A.R. il Duca di Spoleto, ospite gradito e festeggiato della Città fin dalla vigilia, sono l'on. Morigi in rappresentanza del Partito, le Autorità politiche e militari e gli organizzatori con alla testa il Conte Mazzotti e Renzo Castagneto. L'aria è frizzante ma il cielo è sereno e promette bel tempo. Non sarà proprio così e tanto qui, subito dopo le partenze, che lungo il percorso la previsione sarà smentita e raffiche di pioggia disturberanno la corsa. Le prime partenze avvengono ancora nel buio poi, gradatamente la luce del giorno verrà a diradare le ombre e a dar maggior risalto a questa scena caratteristica che è ormai familiare a molti.

I primi a partire alle 4 precise sono Lombardi-Brigatti su Fiat Balilla seguiti di 30 in 30 secondi da altri 44 concorrenti della cat. 1100 cmc.

Alle 4.25'30" partono Gramolelli-Jacazio su Lancia-Augusta guida interna normale di serie che sono i primi della classe 1500 cmc.

Alle ore 5' è la volta del primo equipaggio della classe 2 litri: Ghersi P.-Mc. Evoy su Alfa Romeo finché alle 5.30 si iniziano le partenze dei primi della classe 3 litri ed oltre che sono Santinelli e Berti su Alfa Romeo. Ultimo a partire alle 5.53' è Pintacuda sull'Alfa Romeo Gran Premio.

Ecco l'elenco dei partiti col loro numero di gara:

Classe 1100 cmc.: 1. Lombardi-Brigatti (Fiat); 2. Benedetti-Zanella (Fiat); 3. Biaino-Mainardi (Fiat); 4. Musso-Favero (Fiat); 5. Spotorno-Ghiringhelli (Fiat); 6. Panzacchi-Buchetti (Fiat); 7. Mac Cain-Nardi (Fiat); 8. Peroni-Vitali (Fiat); 9. Balsamo-Ruggero (Fiat); 10. Apruzzi-Anselmi (Fiat); 11. Rossi-Scotti (Fiat); 12. Vernassa-Di Vecchio (Fiat); 14. Villoresi L.-Villoresi E. (Fiat); 15. Bianco-Bernocchi (Maserati); 16. Petruccioli-Casi (Fiat); 18. Vigentini-Fumagalli (Fiat); 19. Ceschina-Guagnellini (Fiat); 20. Strazza G.-Baldini (Maserati); 22. Mazzaferro-Mariani (Fiat); 23. Masera-Mazzarotti (Maserati); 24. Comirato-Buosi (Fiat); 25. Radice Fossati I. e A. (Fiat); 27. Bergamo-Agnelli (Fiat); 28. Capelli O.-Milani (Fiat); 29. Capelli-Girelli (Fiat); 30. Nardilli-Matruolo (Fiat); 31. Quintavalle-Lavezzini (Fiat); 32. Bellocchi-Gianstefani (Fiat); 33. Petrini-Faini (Fiat); 34. Albertini-Benvenuti (Fiat); 35. Cappelli-Lanfranconi (Fiat); 37. Zordan-X (Fiat); 38. Bergamini-Braghioli (Maserati); 39. Biagini-Periccioli (Fiat); 40. Ronchi-Varisco (Fiat); 41. Faccioni-Feruglia (Fiat); 42. Dusio-Ferrari (Fiat); 44. Zannino-Mussetta (Fiat); 45. Beltracchini-Giardoni (Fiat); 46. Romualdi-Lelli (Fiat); 47. Bunty Mac-Gaz-



### LA CITTÀ ETERNA È RAGGIUNTA A PASSO DI RECORD

1) Pintacuda-Della Stufa su Alfa Romeo - 2) Scarfiotti-Penati su Maserati - 3) Balestrero-Sanguineti su Alfa Romeo - 4) Bianco-Bertocchi su Maserati - 5) Rosa-Comotti su Berlietta Alfa-Romeo - 6) Strazza-Baldini su Maserati.

(foto Del Papa - lastre Tenc)



zabini (M.G.); 48. Russi-D'Antinone (Fiat); 49. Minio-Col-lavo (Fiat); 50. Rossi-Rivola (Fiat); 51. Ambrosini-Bertone (Fiat).

Classe 1500 cmc.: 52. Gramolelli-Jacazio (Lancia); 55. Facchetti-X. (Lancia); 56. Berti-Coin (Lancia); 57. Arangio-Tiboldi (Lancia); 59. Lorandi-Strazza E. (Lancia); 60. Dufour G. ed M. (Alfa Romeo); 62. Pellerano-Pierucci (Alfa Romeo); 63. Grilli-Stinchelli (Lancia); 64. Cantoni-Ragnoli (Lancia); 65. Passi-Bergia (Lancia); 66. Gambaro E. ed F. (Lancia); 67. Hall-Mansden (Aston M.); 68. Alfieri-Sciesa (Alfa Romeo); 69. Kechler M. e A. (Lancia); 70. Scarfiotti-Penati (Maserati); 71. Clarke-Falkrer (Aston M.).

Classe 2000 cmc.: 72. Ghersi P.-Freddy Mc. Evoy (Alfa Romeo); 73. Azzali-Moreni (Alfa Romeo); 74. Gessner-Platè E. (Alfa Romeo); 75. Crivellari-Ferrero (Alfa Romeo); 77. Graziani-Zanardi (Alfa Romeo); 80. Scarpari-Bortolon (Alfa Romeo); 81. Castellano-Adorno (Alfa Romeo); 82. Conter-Morini (Alfa Romeo).

Classe 3000 cmc. ed oltre: 83. Santinelli-Berti (Alfa Romeo); 85. Staccioli-Gabini (Alfa Romeo); 86. Ignis-Gaboardi (Alfa Romeo); 88. Sanguinetti-Balestrero (Alfa Romeo); 89. Macchia-Danese (Alfa Romeo); 91. Minozzi-Grosch (Alfa Romeo); 92. Rosa-Comotti (Alfa Romeo); 93. Tadini-Cidonio (Alfa Romeo); 94. Ruesch-Guatta (Alfa Romeo); 95. Borelli N.-Loprete (Alfa Romeo); 96. Gurgo Salice-Laredo de Mendoza (Alfa Romeo); 98. Varzi-Bignami (Maserati); 99. Battaglia-Tuffanelli (Alfa Romeo); 100. Cortese-Severi (Alfa Romeo); 105. Lami-Pasquino (Alfa Romeo); 106. Pintacuda-Della Stufa (Alfa Romeo).

Complessivamente dunque i partiti sono stati 85 dei quali: 45 nella classe 1100 cmc.; 16 nella classe 1500 cmc.; 8 nella classe 2000 cmc.; 16 nella classe 3000 cmc. e oltre.

Quando l'ultima macchina ha lasciato tra applausi augurali il Viale Rebuffone le Autorità e il pubblico, giornalisti e commissari si trasportano in Piazza della Vittoria presso il quartiere generale dell'organizzazione per seguire le fasi della dura contesa.

### La gara nella massima categoria.

Sebbene i primi particolari riguardino i partecipanti delle categorie minori partiti con molto anticipo, tutta l'attenzione della folla aspettante è rivolta ai concorrenti della massima categoria. Ma anche di questi le notizie non tardano a giungere.

A Piacenza sono primi Pintacuda-Della Stufa con 33'15" alla media di Km. 149.774, seguiti da Varzi-Bignami in 33'50" e da Tadini-Cidonio in 33'55". Seguono Santinelli, Sanguinetti, Macchia con meno di 37'. Intanto si sa che Rosa e Comotti hanno avuto un leggero investimento e che riparano e proseguono.

Ma a soddisfare l'attesa di tutti ecco arrivare la notizia dei passaggi al controllo di Bologna. Tadini ha compiuto il primo balzo dal traguardo a Bologna alla media di oltre 158 Km. all'ora avendo compiuti i Km. 234.300 in ore 1.27' e 37". Secondo è Varzi in 1.28'31"; terzo Pintacuda in 1.28'49" seguiti da Santinelli-Berti, Cortese-Severi, Balestro-Sanguinetti, Battaglia-Tuffanelli, etc.

Tadini ha sferrato in pieno la battaglia e Varzi e Pintacuda rispondono bene a questo primo attacco, sebbene si sappia che Varzi ha già lamentato qualche noia di lubrifi-

### A PERUGIA

1) Pintacuda-Della Stufa su Alfa Romeo - 2) Ruesch-Guatta su Alfa Romeo - 3) Petruccioli-Casi su Fiat-Ballila - 4) Strazza-Baldini su Maserati sulla salita del Piccione.

cazione non si sa bene se per cattivo funzionamento della pompa o per perdite di lubrificante dal serbatoio, e Pintacuda cerchi di riservarsi per portare il suo attacco più avanti. Infatti dopo Bologna Pintacuda si fa sotto minaccioso e a Firenze ha superato i rivali. La Bologna-Firenze vede il forte pilota impiegare ore 1.13'35" alla media di Km. 87.520, migliorando quindi questo record parziale, che apparteneva a Tadini di 5'24". Anche Tadini, impiegando 1.17', migliora il suo record, mentre Varzi impiega 1.18'. Ma questi vede aggravarsi l'inconveniente lamentato prima di Bologna ed ha altre piccole noie, come la rottura di un parafrangente e deve procedere guardingo e infatti, dopo dopo, a S. Casciano il forte pilota e la bella macchina bolognese apprestata con tanto entusiasmo ma con forse troppa fretta, sono costretti al ritiro.

La battaglia dopo questo inaspettato ritiro sembra perdere interesse, ma non sarà così e lo vedremo in seguito. Intanto anche il record parziale sul tratto Bologna-Firenze, che apparteneva a Nuvolari con 1.15'44" è stato battuto.

A Firenze, dietro Pintacuda, Tadini e Varzi sono Santinelli, Battaglia, Ruesch, Danese, Gurgo Salice, Balestrero, Cortese e Rosa.

Pintacuda è sempre primo a Siena con 7 minuti di vantaggio su Tadini e circa 8 chilometri in più sulla media parziale, terzo è Santinelli, poi Danese, Ruesch e Battaglia.

Pintacuda riduce in seguito la sua velocità e per questo manca il record sul tratto Firenze-Roma per soli 14 secondi, ma riuscirà invece a battere quello sul tratto totale Brescia-Roma di Tadini-Barbieri, che sui 637.700 Km. del percorso impiegarono lo scorso anno ore 5.50'47" alla media di chilometri 109.075. Pintacuda ha impiegato ore 5.28'09", media Km. 116.598. Pintacuda ha quindi vinto anche la Coppa del Duce. Tadini lo segue a 17 minuti, poi vengono Danese, Balestrero, Ruesch, Santinelli con notevoli distacchi.

Dopo Roma il fatto più saliente è quello dell'incunearsi dell'on. Scarfiotti fra i primi assoluti malgrado disponga soltanto di una macchina di 1500 cmc.: la Maserati. Ad Ancona infatti il valoroso pilota è terzo assoluto dietro Pintacuda e Tadini. Ma sfortunatamente il suo sforzo generoso non doveva essere coronato dal successo perchè nei pressi di Imola, mentre pilotava Penati, la macchina usciva di strada, investiva un gruppo di spettatori con conseguenze letali per due giovani donne. Il pilota e l'on. Scarfiotti riportavano leggere ferite. Al compianto per le povere inconsapevoli vittime va unito il dolore per l'incidente che ha messo fuori gara un così valoroso concorrente.

Ad Ancona Pintacuda e Tadini conducono sempre la gara, sebbene il secondo abbia 25 minuti di ritardo. Al secondo controllo di Bologna Pintacuda è sempre al comando con ore 10.53'44" alla media oraria di Km. 113.733, sempre battendo il record che apparteneva a Nuvolari con una media di Km. 112.401. Tadini in questo tratto ha guadagnato qualche minuto sul suo diretto avversario. Seguono Danese, Battaglia, Ruesch, Sanguinetti, Cortese, Gurgo Salice, etc.

Sul tratto fino a Venezia Pintacuda riprende altri minuti di vantaggio a Tadini, mentre Danese ha vari incidenti che lo attardano e sente specialmente sul tratto finale la mancanza dei fari che ha perso prima di Roma e che a Padova sono stati sostituiti con altri di fortuna. Ne avvantaggiano così Battaglia, Ruesch. Dopo Venezia la pioggia obbliga a

### AL CONTROLLO DI GUBBIO

1) Luigi Fagioli saluta al controllo Pintacuda fermo per rifornirsi - 2) Scarfiotti-Penati su Maserati arrivano al controllo - 3) Il rifornimento dell'Alfa Romeo di Macchia-Danese - 4) L'arrivo al controllo di Strazza-Baldini su Maserati.

(foto Z. Rossi - Gubbio).





rallentare, finché il traguardo finale accoglie con gli onori del trionfo il magnifico Pintacuda e la sua gloriosa Alfa Romeo, che hanno impiegato a compiere la gara ore 14.4'47" alla media oraria di Km. 114.753, battendo il record di Varzi di 446 metri.

### La gara nelle categorie minori

Mentre i protagonisti tengono desta l'attenzione delle folle i piccoli bolidi aprono la rombante cavalcata e suscitano i primi fremiti di entusiasmo. La marcia delle piccole cilindrate — partite è vero con un discreto anticipo sui grossi calibri — è stata subito travolgente.

Bianco-Bertocchi sulla magnifica Maserati 1100 poco dopo il controllo di Piacenza si portavano al comando e sono passati per primi da tutti i controlli, arrivando poi primi anche al traguardo finale di Brescia non essendo stati raggiunti da nessuno, vincendo la loro classe a tempo di record e classificandosi settimi assoluti, non solo, ma battendo i tempi del vincitore della categoria 1500 di ben 2 ore e 40 minuti e quelli del vincitore della categoria 2000 cmc. di circa 47 minuti. Un bel successo per i guidatori (Bertocchi è già da 4 volte primo di categoria!) e per la marca bolognese che vede così ripagata la sfortunata prova delle altre due macchine.

La gara di Bianco-Bertocchi sulla piccola Maserati 1100 ha del fantastico. Basta, per convincersene, confrontare qualche tempo. Nel tratto Brescia-Bologna l'Alfa Romeo Gran Premio di 3000 cmc. pilotata da Pintacuda, impiega ore 1.28'49" e la piccola Maserati ore 1.46'42" cioè, su Km. 234.300 di strade velocissime, in soli 18 minuti e 3 secondi in più! Ma il parallelo fra i tempi di queste due macchine nei tratti misti del percorso è ancora più interessante. Da Bologna a Firenze (Km. 107) Pintacuda impiega 1.13'43" e Bianco 1.25' e 48" cioè 12 minuti e 5 secondi in più. Nel tratto Siena-Roma (Km. 226.500) Pintacuda va in ore 2.08'09" e Bianco in ore 2.17'40", cioè in soli 9 minuti e 31 secondi. Da Roma a Terni (Km. 98.100) Pintacuda arriva in 52'51", Bianco in 54'20", e nel tratto Perugia-Ancona Bianco batte tutti con un 2.09' mentre Pintacuda impiega 47 secondi più di lui!

Ma su queste constatazioni ritorneremo presto, perché hanno un valore significativo che acquista ancora maggior rilievo se si prendono in considerazione anche i tempi della 1500 Maserati di Scarfiotti, che come abbiamo visto, prima del doloroso incidente, si trovava al terzo posto assoluto!

Una gara magnifica hanno compiuto anche le piccole Fiat Balilla che numerose partecipavano alla gara ed ebbero nei Villorresi, classificatisi secondi di categoria i loro più validi alfieri. Sfortunata la prova delle Balilla-Siata di Ambrosini e Dusio, la prima per uscita di strada del valoroso gentilemen torinese e la seconda per la troppo affrettata preparazione.

Nella classe 1500 la sfortuna che ha colpito l'on. Scarfiotti, ha privato l'industria italiana di una meritissima vittoria e il primato restò alla Aston-Martin di Clarke e Falkrer, che peraltro non riuscirono a battere il record del 1933 di Comotti-Marocchina su Alfa Romeo. Notevole l'ottimo comportamento delle Lancia-Augusta di serie.

Invece nella classe 2000 Crivellaro e Ferraro, su Alfa Romeo, riuscirono a battere il record precedente.

### AL CONTROLLO DI TOLENTINO

1) Pintacuda-Della Sufa su Alfa Romeo - 2) Tadini-Chiari su Alfa Romeo - 3) Balestrero-Sanguinetti su Alfa Romeo - 4) Cortese-Severi su berlinetta Alfa Romeo.

In tutte le classi vi fu una lotta accanita per affermarsi e ne è una prova la notevole percentuale di ritirati. Magnifico il comportamento delle berlinette Alfa Romeo carrozzate dalla Touring di Milano e notevole il tatto che tanto i vincitori che un'buona parte dei concorrenti hanno largamente usato della ancorizzazione delle gomme il che ha permesso di marciare sicuri anche sui tratti viscidati e bagnati.

Una lode speciale va rivolta al Gr. Uff. Arturo Mercanti, che su berlinetta Alfa Romeo ha compiuto il percorso ad una media vicina ai 100 Km. orari, dando una nuova dimostrazione della sua inestinguibile passione automobilistica.

Archimede Rosa ha portato a termine, unico fra tutti, anche questa nona edizione della gara, malgrado qualche noia alla macchina.

Battaglia, l'irruente luinese che l'anno scorso finiva quarto assoluto, quest'anno è salito al terzo posto, dimostrando che malgrado la lunga assenza dalle gare per l'incidente occorsogli alla Varese-Campo dei Fiori, è ancora un validissimo campione.

Ottima la prova dello svizzero Ruesch che ha avuto in Guatta un ottimo collaboratore. Macchia-Danese, Balestrero-Sanguinetti, Severi-Cortese, Gurgo Salice-Laredo attardati da inconvenienti, hanno saputo arrivare ugualmente ai posti d'onore.

La classe speciale vede primi i Villorresi sulla Fiat-Balilla e del gruppo dilettanti sono vincitori Gurgo Salice-Laredo su Alfa-Romeo.

La Scuderia Parioli alla sua prima uscita in una gara importante vince il Premio Brescia con l'equipaggio Nardilli-Matullo su Fiat-Balilla.

In complesso degli 85 partiti ne sono tornati a Brescia 48 cioè il 56 per cento, e precisamente 12 della classe 3000 (partiti 16); 4 della classe 2000 (partiti 8); 8 della classe 1500 (partiti 16); e 24 della classe 1100 (partiti 45).

L'organizzazione è stata come sempre precisa, meticolosa, efficace e ne va data amplissima lode a Renzo Castagneto, e ai suoi attivi collaboratori che sotto la sua guida e con l'incitamento personale del Conte Franco Mazzotti hanno attentamente vigilato perché tutto procedesse col dovuto ordine.

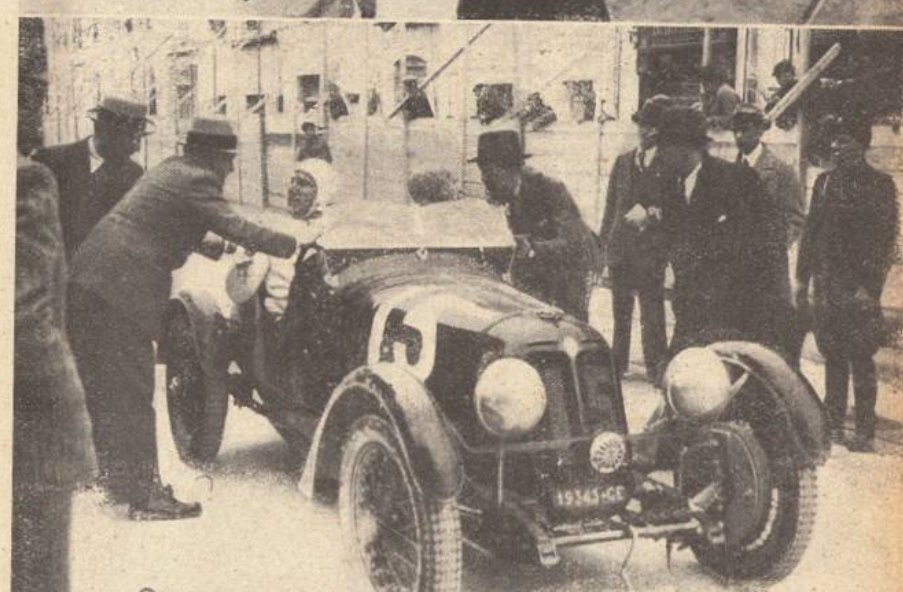
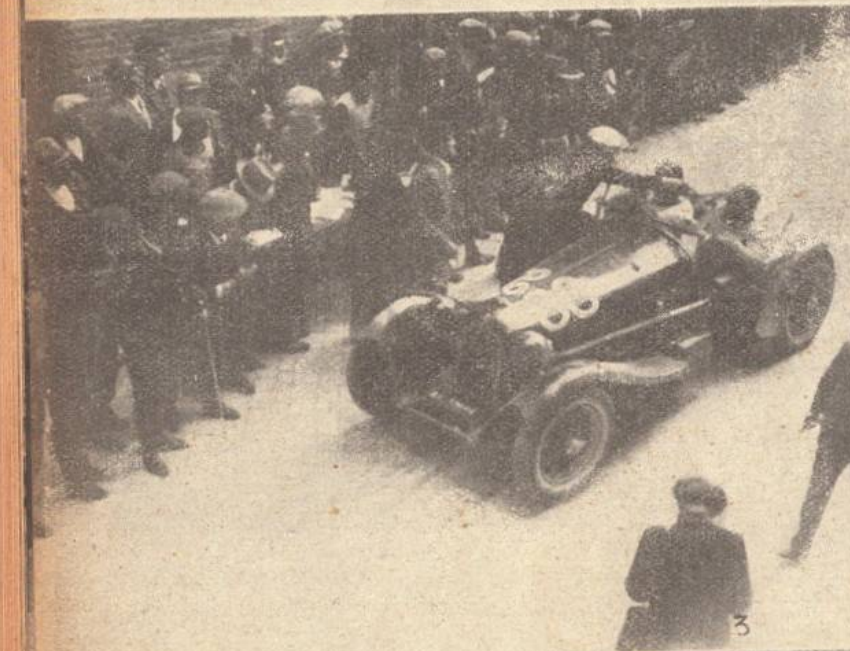
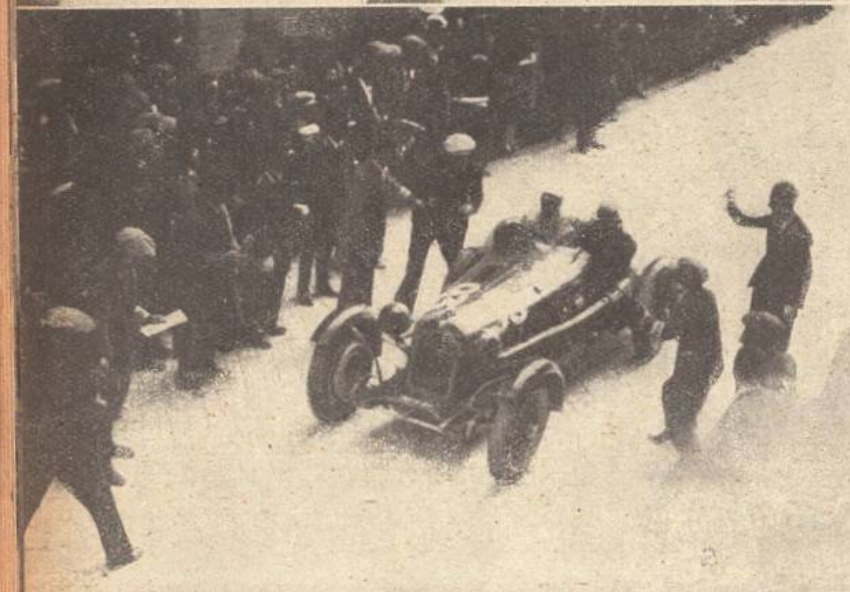
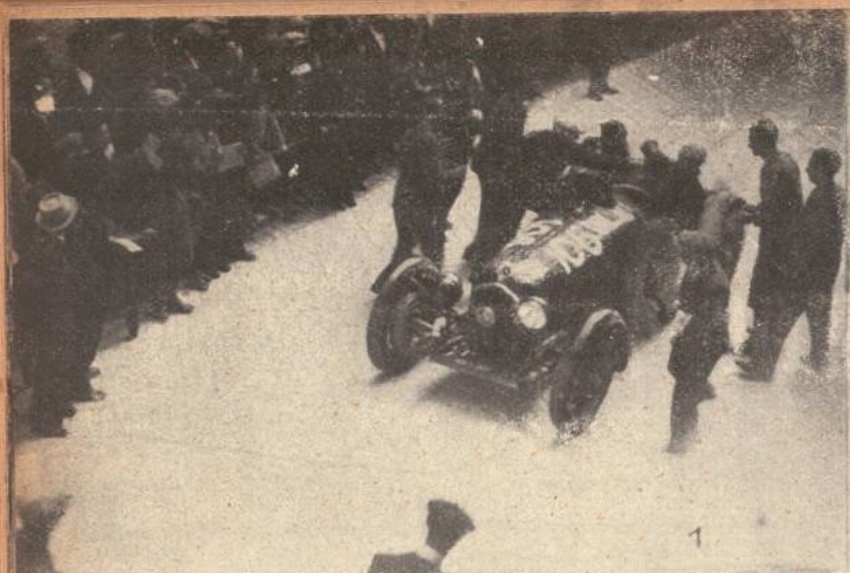
Un'improbabile fatica è toccata ai due cronometristi ufficiali Radice e Mazier che in mezzo al trambusto del quartiere generale hanno sollecitamente provveduto a ricevere le comunicazioni telegrafiche e telefoniche dai vari controlli a coordinarle in precise classifiche con tempi e medie, facilitando così il lavoro dei giornalisti e delle informazioni radiofoniche al pubblico.

La presenza del Principe Aimone, Augusto presidente del RACI, dell'on. Morigi, rappresentante del Partito, delle Autorità politiche e amministrative, hanno dato maggior lustro alla gara, la cui importanza è stata largamente potenziata dal Regime che ha dato larghissimo appoggio per il servizio d'ordine lungo il percorso, che è risultato perfetto.

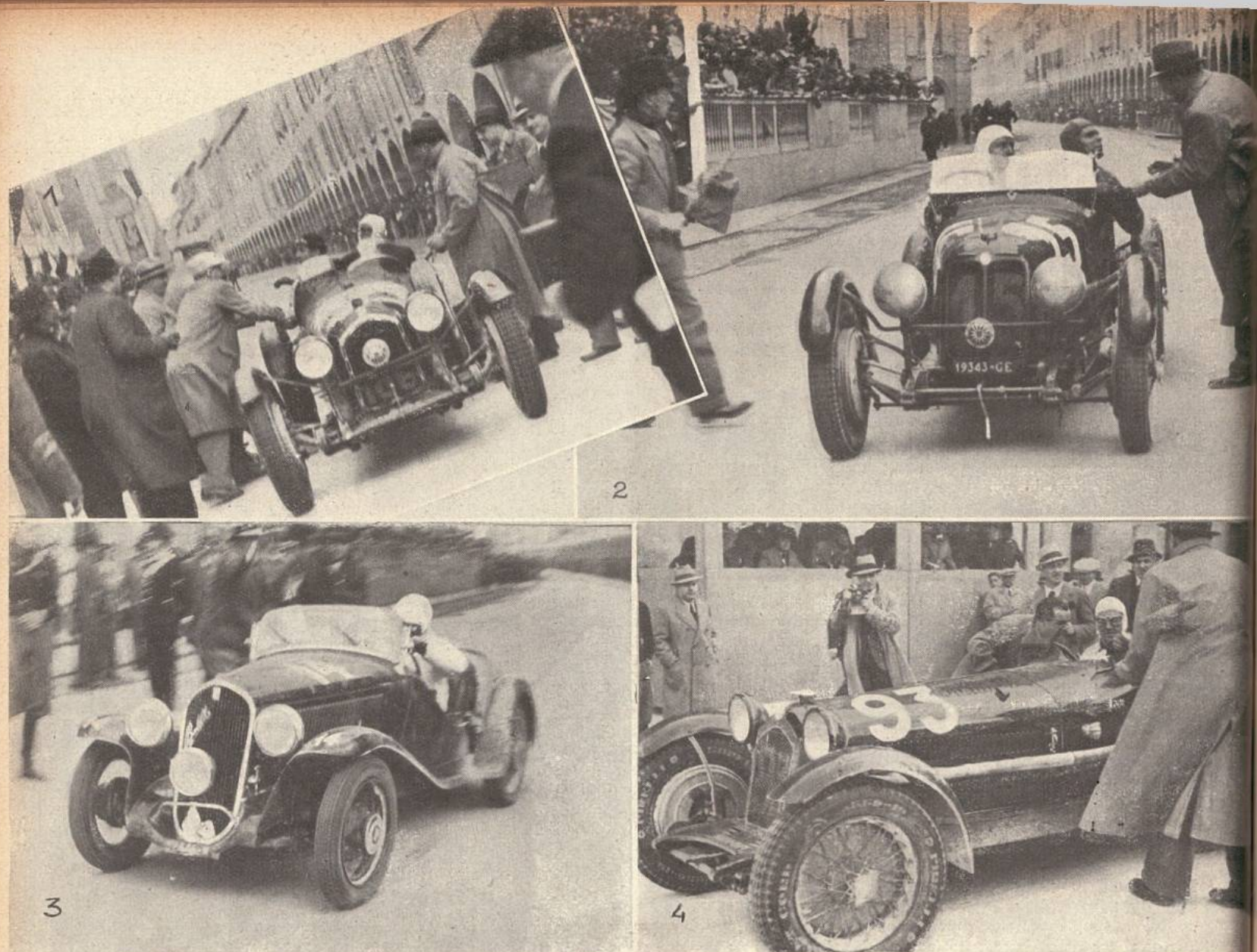
Italo Luraschi.

### AL CONTROLLO DI ANCONA

1) Pintacuda-Della Sufa su Alfa Romeo - 2) Bianco-Bertocchi su Maserati - 3) Crivellari-Ferraro su Alfa Romeo - 4) Macchia-Danese su Alfa Romeo.







### IL SECONDO PASSAGGIO DA BOLOGNA

1) Pintacuda-Della Stufa su Alfa Romeo - 2) Bianco-Bertocchi su Maserati - 3) I fratelli Villoresi su Fiat Balilla - 4) Tadini-Chiari su Alfa Romeo.  
(foto omaggio di Diego Cantarelli di Bologna)

### La Classifica generale assoluta

1. Pintacuda-Della Stufa (Alfa Romeo) in ore 14.04'47" alla media di Km. 114.753; 2. Tadini-Chiari (Alfa Romeo) in ore 14.46'38" alla media di Km. 109.337; 3. Battaglia-Tuffanelli (Alfa Romeo) in ore 15.04'08" alla media di chi-



Bianco-Bertocchi al controllo di Venezia.

ometri 107.220; 4. Ruesch-Guatta (Alfa Romeo) in ore 15.05' e 59"; 5. Macchia-Danese (Alfa Romeo) in ore 15.10'58"; 6. Sanguinetti-Balestrero (Alfa Romeo) in ore 15.12'47"; 7. Bianco-Bertocchi (Maserati) in ore 15.12'56"; 8. Severi-Cortese (Alfa Romeo) in ore 15.26'45"; 9. Gurgo-Laredo (Alfa Romeo) in ore 15.39'01"; 10. Rosa-Comotti (Alfa Romeo) in ore 15.56'43"; 11. Crivellari-Ferraro (Alfa Romeo) in ore 15.59'23"; 12. Castellano-Adorno (Alfa Romeo) in ore 16.12' e 43"; 13. Santinelli-Berti (Alfa Romeo) in ore 16.26'31"; 14. Scarpari-Bortolon (Alfa Romeo) in ore 16.30'17"; 15. Ignis-Gaboardi (Alfa Romeo) in ore 16.37'59"; 16. Graziani-Zanardi (Alfa Romeo) in ore 16.54'10"; 17. Borelli-Loprete (Alfa Romeo) in ore 16.54'11"; 18. Villoresi-Villaresi (Fiat) in ore 17.15'26"; 19. Rossi-Mantovani (Fiat) in ore 17.37' e 48"; 20. Biagini-Periccioli (Fiat) in ore 17.48'57"; 21. Petruccioli-Casi (Fiat) in ore 17.50'07"; 22. Clarke-Falkrer (Aston Martin) in ore 17.52'35"; 23. M. C. Cain-Nardi (Fiat) in ore 17.57'17"; 24. Nardilli-Matrullo (Fiat) in ore 18.20'03"; 25. Romano-Masera (Maserati) in ore 18.25'57"; 26. Gentili-Du-four (Alfa Romeo) in ore 18.25'59"; 27. Musso-Favero (Fiat) in ore 18.38'39"; 28. Pellerano-Pierucci (Alfa Romeo) in ore 18.43'16"; 29. Romualdi-Lelli (Fiat) in ore 18.48'36"; 30. Minnio-Collavo (Fiat) in ore 18.49'08"; 31. Zordan-Borgo



Al controllo di Tolentino numerosi meccanici della Scuderia Ferrari lavorano intorno all'Alfa Romeo di Pintacuda-Della Stufa.



Bianco, vincitore della classe 1100 cmc. su Maserati, all'arrivo.



Pintacuda-Della Stufa all'arrivo a Brescia dopo la loro corsa vittoriosa.

(foto Fumagalli)