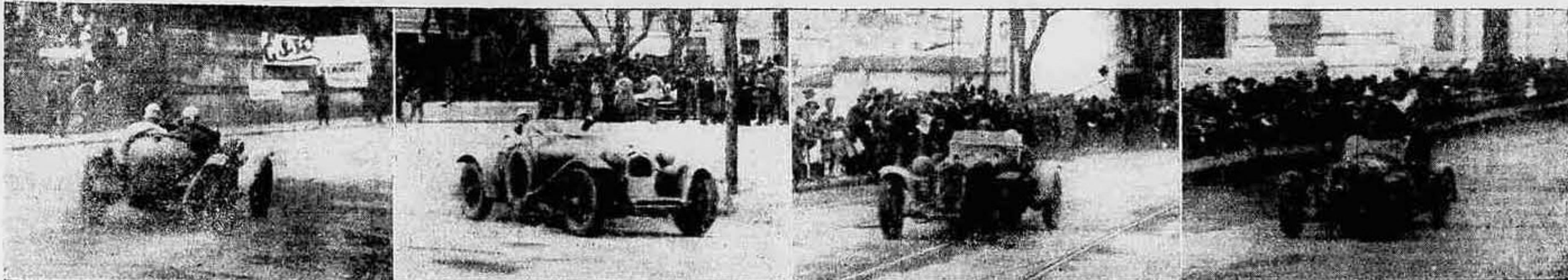


Pieno trionfo delle macchine e dei piloti italiani nella più classica competizione automobilistica

Varzi dopo un ardente duello con Nuvolari vince la "Mille Miglia",

Nonostante il tempo avverso è crociato il record assoluto e quello della categoria 1100, nella quale Taruffi sgomina gli agguerriti avversari inglesi - Vittoria dei goliardi torinesi Pertile e Janoch nella cat. 2000 e della « marocchina » Peduzzi nella cat. 1500 - Le Fiat-Balilla rinnovano i prodigi della loro minima cilindrata



VISIONI DELLA GARA AL CONTROLLO DI ROMA: da sinistra a destra: VARZI, NUVOLOARI, CHIRON E TARUFFI.

Brescia, 9 mattino. Non si era pensato a un particolare che la Mille Miglia, diurna e percorso a orario modificati, costituiva un fatto nuovo o quanto meno iniziando una nuova serie nella interrotta collana delle gloriosi contesi, esigeva necessariamente un battesimo. E questo si è avuto rispetto alle partenze delle più lunghe corsa del mondo, sotto forma di acquerugiola dappriama, poi a pioggia decisa e a tratti sconciante.

Brescia s'apre non ha per questo disperato lo spettacolo tradizionale: e già alle tre e trenta una considerabile folia di ombrelli e di impermeabili era il più pittoresco contrasto alle forme a vento che si riflettevano nell'asfalto bagnato del viale Rebuffone. I corridori, dai capelli, indugiano lo sguardo d'uno giornale che annuncia caratteristiche pioggia e neve, ma non si sono sognati affatto: tutti i camioncini - punzoni di sabato sera sono regolarmente presenti e rispondono all'appello al loro turno, ad eccezione di Pietrasella che, rimasto addormentato, muove insospettabile con cinque mani di ritardo e parla con questo lieve sonnacchio.

E niente fonda e fredda, e la pioggia scorsa più intensa accompagnata dal vento, quando alle 4.15 il Vice-Segretario del Partito prof. Arturo Marzocchi, assistito dal cronometrista Radice e circondato dal Segretario Federale di Brescia, dal Ton, Parisio, Commissario del Governo al R.A.C.I., dal Nob. Pini, Vice-Podestà di Milano ed altre autorità — alle quali si aggiungono più tardi il Prefetto e il Podestà di Brescia — da la partenza alla Balilla di Facciotti e Venosta, che hanno l'appuntito onore di aprire la cavalcata. Un rombo, uno scatto: ed eccoli alla prima curva curva e sinistra, a pochi metri dal traguardo, dove l'entusiasta folla iniziale provoca una pittoresca sbandata di coda, audacemente ripresa. Come inizio non è male, commenta il pubblico rabbividendo al pensiero delle migliaia di sbandate che attendono questi ammosi lungo l'infermitissima via, se il tempo non metterà giudizio.

Le macchine della classe minore partono con un minuto di distacco: dei ventisei iscritti non mancano che Corsi e Quer. Secondo a prendere il via è il conte Lurani, sulla ingles M.G., in coppia con Penn Hughes. Il pubblico non gli lesina applausi e incitamenti, che si rinnovano quando la bandiera s'abbassa davanti al colosso dei conigli Hall, sfilarati ed eleganti nell'identica tutta bianca; e diventano acclamazioni quando partono Ruesch sulla piccola Macrini, la quale è affidato il compito di contrastare la vittoria dell'industria straniera nell'unica classe dove questa concorre ufficialmente.

La disavventura del Maragò

Anche le partenze delle tre classi successive si compiono in piena notte e sotto l'impermeabile della pioggia, che avrà un rientro quando Nuvolari aprirà la partenza della classe 1500 e un concorrente d'eccezione: sotto il pseudonimo di « Petit » si cela, infatti, un autentico Maragò italiano, di cui si distinguono le favolose ricchezze, e si sottolinea simpateticamente la prova del Jusino che ha su di lui esercitato la corsa bresciana. Egli parte applauditosamente sulla sua Aston Martin: non andrà però molto lontano. Turbato, infatti, dalla oscura meteorologica (nei suoi paesi le piogge hanno il buon senso di seguire dei turni fissi a lungo periodo, senza molesto improvviso...), egli eviterà qualche pieve fuori fiducia propria sul tracciato alargentino e di Lo Prete, a pochi chilometri dalle partenze, causando un urto a tre scintillanti conseguenze che il triplice ritiro.

Nelle classi speciali oltre 3000 di macchine meno veloci, che prenderanno quella delle 2000, prima il via l'anno scorso intorno della schiera, la bella Astura maggiorata dei romani Nervielli e Flattau, fatta segno a molti segnali d'arrivo dai corridori... senza ombra. I fatti dimostrano che lungo tutto il percorso e in classifica finale, ness'insidia non è del tutto ingenuificata, dato l'eccellente medio del suo fortunato equipaggio.

Tra le due lire, in perenne e incantevoli e specialmente la partenza dei due dilettanti torinesi, Farina e Gatti Della Chiesa, che altrettanto decisamente, tanto che a Firenze li ritroveremo due soli minuti dal primo della loro classe, ad oltre cento di media, benché le notizie che cominciano a giungere dal percorso diano acqua spiegata sia quasi a Siena.

Più tardi, è la volta quando, alle 5.40, Nuvolari apre la serie degli « assi ». Nuvolari non avverte serio, impenetrabile, un po' nervoso come sempre nelle sue partenze; agli ap-

plausi del pubblico risponde usciandosi il viso già bagnato e assicurandosi aderenza il caschetto. Allo scoccare del secondo si avvia senza precipitazione: apprenderemo presto che questa condotta iniziale non è cosa - pura - una manifestazione di prudenza tattica ch'egli seguirà fino a Bologna, dove giungerà in ritardo di oltre dieci minuti sul primo assoluto. Più impetuoso è Varzi, lungamente applaudito anch'esso, e più ancora Tadini, che a pochi chilometri da Brescia già riesce a su-

anni, si è arrestata coll'arrestarsi della pioggia: primo in classifica è sempre Tadini, in due ore 54'51" alla media di 117,117, contro i 123,51 segnati da Borzecchini nel 1933. Secondo è sempre Bonetto, che mantiene il distacco di tre minuti; ed altrettanti separano questi da Varzi. Nuvolari ha rimontato Ruesch, Battaglia e Chiron, ma il suo distacco dal primo è inalterato in oltre dieci minuti. Si ha l'impressione che il mantorano non desideri rischiare eccessivamente sui terreni.

Il suo distacco dal primo è inalterato in oltre dieci minuti. Si ha l'impressione che il mantorano non desideri rischiare eccessivamente sui terreni.

La classifica generale

1. VARZI-BIGNAMI (Alfa-Romeo) in ore 11.83"; alla media di Km. 114,307, precedente di Borzecchini-Bignami 109,584 chilometri (Lo annotato).
2. NUVOLOARI-STENA (Alfa-Romeo) in ore 14,18'35", alla media di chilometri 113,122.
3. Chiron-Rosa (Alfa-Romeo) in 15,24" alla media di Km. 104,910.
4. Battaglia-Bianchi (Alfa-Romeo) in ore 15,29'35", alla media di chilometri 104,287.
5. Taruffi-Bertocchi (Maserati in ore 15,39'1", alla media di 103,237 chilometri (Lo della cat. 1100).
6. Sanginetti-Balestrova (Alfa-Romeo) in 16,21'31".
7. Dusio-Aimini (Alfa-Romeo) in ore 16,38'10".
8. Auricchio-Berli (Alfa-Romeo) in 16,43'17".
9. Pertile-Janoch (Alfa-Romeo) in ore 16,55'29" (Lo della cat. 2000).
10. Nardini-Pintacuda (Astura) in ore 16,59'06" alla media di 95,140 Km. (Lo della cat. oltre 3000).
11. Lurani-Penni-Ruggine (G.) in ore 17,11'14" alla media di 94,926 Km. (Lo della cat. 1100).
12. Marocchino-Cometti (Alfa-Romeo) in 17,32'55" alla media di 91,461 Km. (Lo della cat. 1500).
13. Giura-Manzoni (Fiat-Balilla) in 17,46'31" alla media di 80,894 chilometri.
14. Chilesotti-Gotti (Fiat-Balilla) in ore 17,49'30".
15. Mignini-Montesi (Alfa-Romeo 1500) in 17,54'4".
16. Bianco-Mignane (Fiat-Balilla) in ore 18,21'35".
17. Macchia-Jelmini (Fiat-Balilla) in ore 18,41'57".
18. Fork-Hartz (M. G.) in 18,43'35".
19. Faccetti-Venosta (Fiat-Balilla) in ore 18,55'35".

ba ha abbattuta un albero e ferito uno spettatore.

A Siena, a 411 chilometri dalla partenza, Varzi è riuscito a superare Bonetto ed a ridurre a cinque minuti il suo distacco da Tadini, mentre Nuvolari è sempre quarto, ed anzi, avendo indugiato qualche minuto di rifornimento, ha visto aumentare a 13 minuti il suo distacco dal primo. Lo seguono a un minuto Chiron, a due Battaglia, a tre Gherardi.

Taruffi ha impiegato in pieno la sua grande lotta. Scomparso Lord Howe, attardato Lurani e la coppia tedesca della M.G. che corre fuori squadra, egli non ha che da preoccuparsi dei conigli Hall: e tra Firenze e Siena egli porta il suo distacco su di questi, da due a oltre cinque minuti. Pressoché invariate le posizioni nelle altre classi: è da segnalare, tuttavia, la superba offensiva di Farina, che ha superato Pertile e segue ad un solo minuto Gorgo, e la travolgente marcia del balilla Gherardi, che ha nettamente distanziato le due M.G. di Lurani e dei tedeschi. Anche le altre Balilla si fanno sotto minacciosamente nell'Imparati totta. Quarantaquattro correnti complessivamente passano di controllo di Siena.

La contesa nelle piccole cilindrate prosegue vacanza e con alterna vicenda sulle non facili e non sempre ottime montagne russe della Siena-Roma. Esse seguitano ad aprire la cavalcata: i grossi solidi sono ancora lontani. È facile, quindi, immaginare le trionfali accoglienze dei romani al concittadino Taruffi, che prima tra tutti taglia il traguardo della capitale alle 10,32'25". Egli è l'unico che sulla Brescia-Roma abbia battuto il record di classe, con la media di Km. 89,317, distanzando di ben 34 la M.G. di Lurani che

plessivo (fatale per la natura monotonica delle strade) rispetto allo scorso anno. Nuvolari, come ho già accennato, si è finalmente gettato da solo impegnando nella mischia: egli riesce a ridurre il suo distacco da Tadini, che è sempre primo a 109,32 di media, a meno di cinque minuti preceduto da Varzi, che ormai scalza Tadini a un minuto soltanto. Il quarto è Ruesch, che marcia molto regolarmente, mentre l'impetuoso Bonetto, rinciacchieria della giornata, ha dovuto attardarsi per guasti.

Nelle classi intermedie si verifica qualche sostanzioso: sono scomparsi dalla lotta il combattivo Gorgo, Restelli-Sanginetti e Ruggini: il torinese Farina è salzato in testa alla classe 2000.

Più veloci della fantasia

Ancora non è stanco mezzogiorno, quando la maggior parte dei corridori, dopo la rota di pochi istanti a Roma, per il rifornimento delle macchine e per un rapidissimo rifornimento individuale, riprende la via del nord. Lì attende la parte più pittoresca e più difficile del percorso: i severi boschi panorami dell'alto Lazio, con le rapide arrampicate per raggiungere i gozzetti ove stanziati appaltatori: paesi a guardia delle vallette profonde ed erose; le oscillazioni dell'Umbria, le tortuose e disagevoli strade dell'Appennino umbro-marchigiano. Al solo riandare le italiane così varie e così belle,

ci singole si perdono nel coro assurso delle strade: rispetto allo scorso anno, Nuvolari, come ho già accennato, si è finalmente gettato da solo impegnando nella mischia: egli riesce a ridurre il suo distacco da Tadini, che è sempre primo a 109,32 di media, a meno di cinque minuti preceduto da Varzi, che ormai scalza Tadini a un minuto soltanto. Il quarto è Ruesch, che marcia molto regolarmente, mentre l'impetuoso Bonetto, rinciacchieria della giornata, ha dovuto attardarsi per guasti.

Il miracolo dell'impetuoso Taruffi, va tutto a Varzi a Nuvolari, che, liberatisi dagli avversari, hanno impostato l'atteso loro duello.

La classifica di Terni da, infatti, Tadini — battutosi sinora da leone oltre ogni aspettativa — retrocessa al terzo posto assoluto: in testa a Varzi con 6 ore e 41", alla media di Km. 110,094. Nuvolari lo incalza a due minuti. Quarto è Battaglia, nonché Chiron, sexto Gherardi. Il miracoloso Taruffi, che traverso le sue terre in incessanti acclamazioni, è settimo assoluto, e primissimo della classe 1100, sempre con mezzo' ora di vantaggio sull'M.G. di Lurani, il quale a sua volta è incalzato a 8 minuti dai venti, ma lo notizie da Treviso, da Vicenza, da Verona annunciano un travolgero finale di Taruffi, che seguirà a migliorare la propria media e, incurante delle intemperie e delle temere, si precipita al traguardo.

Dire che Taruffi è portato al trionfo è usare un'espressione che non può rendere se non una pallida idea dell'entusiasmo che la sua corsa ha suscitato. Sulla minuscola Alznerat, prima arrivò non erano attesi che per

la ventina, ma lo notizie da Treviso, da Vicenza, da Verona annunciano un travolgero finale di Taruffi, che seguirà a migliorare la propria media e, incurante delle intemperie e delle temere, si precipita al traguardo.

Dire che Taruffi è portato al trionfo è usare un'espressione che non può rendere se non una pallida idea dell'entusiasmo che la sua corsa ha suscitato. Sulla minuscola Alznerat, prima arrivò non erano attesi che per

la ventina, ma lo notizie da Treviso, da Vicenza, da Verona annunciano un travolgero finale di Taruffi, che seguirà a migliorare la propria media e, incurante delle intemperie e delle temere, si precipita al traguardo.

Dire che Taruffi è portato al trionfo è usare un'espressione che non può rendere se non una pallida idea dell'entusiasmo che la sua corsa ha suscitato. Sulla minuscola Alznerat, prima arrivò non erano attesi che per

la ventina, ma lo notizie da Treviso, da Vicenza, da Verona annunciano un travolgero finale di Taruffi, che seguirà a migliorare la propria media e, incurante delle intemperie e delle temere, si precipita al traguardo.

Dire che Taruffi è portato al trionfo è usare un'espressione che non può rendere se non una pallida idea dell'entusiasmo che la sua corsa ha suscitato. Sulla minuscola Alznerat, prima arrivò non erano attesi che per

la ventina, ma lo notizie da Treviso, da Vicenza, da Verona annunciano un travolgero finale di Taruffi, che seguirà a migliorare la propria media e, incurante delle intemperie e delle temere, si precipita al traguardo.

Dire che Taruffi è portato al trionfo è usare un'espressione che non può rendere se non una pallida idea dell'entusiasmo che la sua corsa ha suscitato. Sulla minuscola Alznerat, prima arrivò non erano attesi che per

la ventina, ma lo notizie da Treviso, da Vicenza, da Verona annunciano un travolgero finale di Taruffi, che seguirà a migliorare la propria media e, incurante delle intemperie e delle temere, si precipita al traguardo.

Dire che Taruffi è portato al trionfo è usare un'espressione che non può rendere se non una pallida idea dell'entusiasmo che la sua corsa ha suscitato. Sulla minuscola Alznerat, prima arrivò non erano attesi che per

la ventina, ma lo notizie da Treviso, da Vicenza, da Verona annunciano un travolgero finale di Taruffi, che seguirà a migliorare la propria media e, incurante delle intemperie e delle temere, si precipita al traguardo.

Dire che Taruffi è portato al trionfo è usare un'espressione che non può rendere se non una pallida idea dell'entusiasmo che la sua corsa ha suscitato. Sulla minuscola Alznerat, prima arrivò non erano attesi che per

la ventina, ma lo notizie da Treviso, da Vicenza, da Verona annunciano un travolgero finale di Taruffi, che seguirà a migliorare la propria media e, incurante delle intemperie e delle temere, si precipita al traguardo.

Dire che Taruffi è portato al trionfo è usare un'espressione che non può rendere se non una pallida idea dell'entusiasmo che la sua corsa ha suscitato. Sulla minuscola Alznerat, prima arrivò non erano attesi che per

la ventina, ma lo notizie da Treviso, da Vicenza, da Verona annunciano un travolgero finale di Taruffi, che seguirà a migliorare la propria media e, incurante delle intemperie e delle temere, si precipita al traguardo.

agonisti — che non si vedono e lottono generosamente contro il cronometro più che contro l'avversario — esso prende ed esalta quanti hanno la ventura di seguirne le fasi, ai margini della nostra fantasia, mentre noi immaginiamo alle prese con la realtà di Civitanova, con i davanti ai microfoni, in tutta Italia. Un cambio di gamma di Varzi, permette finalmente a Nuvolari di balsare in testa alla classifica e di segnare il nuovo record a Bologna. Ma il suo primato dura poco: dopo Ferrara è fermato lui per quattro minuti, tanto da permettere a Varzi di raggiungerlo, e di passargli davanti al successivo rifornimento, dove il mantovano perde altri quattro minuti. Egli si getta a un furibondo inseguimento, ma anche Varzi sembra elettrizzato: la sua media risale di colpo, tanto che a Venezia egli segna la velocità media, da Brescia, di 114,211. Sul ponte lagunare del Litorio, che come è noto viene percorsa dai corridori nei due sensi per portarsi al controllo di Venezia, i due grandi avversari si incontrano: Varzi è già scattato dal controllo a punto, su Mestre, mentre Taruffi divora l'ontananza gettata sulla laguna verso la Serenissima.

La miracolosa corsa di Taruffi

Ormai la corsa è tutta riscossa in questo duello: riuscirà Nuvolari a colmare il distacco? Il suo controllo è quasi rovinato, dato la relativa brevità del tratto che rimane a compiere quest'anno, con la soppressione dell'arco verso le Alpi, e quindi fatto ad ottimi rettilini, preclusi ad ogni sfoggio di particolari virtuosismi. E le macchine, come si è visto, si equilibrano sensibilmente. Per di più, qui, a Brescia, si rimezza a piovre, e ricordando la prudenza di Nuvolari nella Brescia-Firenze del mattino disputata sotto la pioggia, chi fila il tifo per Nuvolari comincia a correre il capo sfiduciato.

Nelle classi minori, infatti, dove malgrado il relativo disinteresse del pubblico, in fatto prosegue accanita, si ha da segnalare qualche variante di posizione. I campioni della duea, i gentiluomini torinesi Farina e Dalla Chiesa, che alle porte di Ancona si erano ormai assicurato un distacco più che tranquillante, sono fermi per guasto di valvole: il loro posto è preso dai due giovanissimi gallardi torinesi Pertile — il figlio del tenore — e Janoch che, uno sull'altro, sommano poco più di quarant'anni... Essi hanno fatto una gara regolare, di prudente attesa in principio e poi progressivamente più veloce: ed avranno presto la gioia di tagliare il traguardo di Brescia vittoriosi della loro categoria. Gherardi si è ritirato ad Ancona per guasto di un pistone; Gherardi, che era molto attardato, è in veloce ripresa e tra Farina e Treviso riguadagna parecchie posizioni.

Alla 19, mentre calano le temere e la pioggia ricomincia a scrosciare più fitta, il