

Dopo un serrato duello iniziale con Taruffi superando sul giro i 146 chilometri all'ora di media, Bandini ha rinnovato il suo trionfo nel VI Reale Premio motociclistico

Benelli, Panella e Tenni vincitori di categorie

LE CLASSIFICHE

Classe 175 cmc.: 1. Benelli Tonino (Benelli) che ha compiuto i 40 giri (Km. 160) del percorso in ore 1,26'50" 3/5, alla media di km. 110,543; 2. Baschieri Carlo (Benelli) in ore 1,26'59" 3/5; 3. Tabacco Bay (Benelli) in ore 1,41'43" 2/5; 4. Paolucci Gildo (Benelli) in ore 1,45'10" 1/5; 5. Miele Giovanni (Benelli) in ore 1,49'8" 1/5.

Giro più veloce: Benelli al 16° giro, in 20" 3/5, alla media di Km. 119,402.

Classe 250 cmc.: 1. Panella Alfredo (Guzzi) che ha compiuto i 40 giri (Km. 160) del percorso in ore 1,21'15", alla media di Km. 118,153; 2. Brusi Riccardo (Guzzi) in ore 1,21'26" 1/5; 3. Nocchi Biagio (Guzzi) in ore 1,29'3" 3/5; 4. Prini Ugo (Guzzi) in ore 1,36'43".

Giro più veloce: Panella Alfredo (Guzzi) al 36° giro in 1'56" 1/5, alla media di Km. 123,924.

Classe 350 cmc.: 1. Tenni Omobono (Velocette) che ha compiuto i 50 giri (Km. 200) del percorso in ore 1,37'56" 3/5, alla media di Km. 122,519; 2. Mantovani Beppe (Rudge) in ore 1,40'30" 4/5; 3. Di Gennaro Luigi (Norton) in ore 1,43'28" 3/5; 4. Susini Federico (A.J.S.) in ore 1,44'31" 3/5.

Giro più veloce: Landi Guido (Velocette) al 10° giro in 1'48" 4/5, alla media di Km. 132,532.

Classe 500 cmc.: 1. Bandini Terzo (Rudge) che ha compiuto i 50 giri del percorso (Km. 200) in ore 1,29'14" 1/5, alla media di km. 134,473; 2. Fieschi Virgilio (Miller) in ore 1,33'32"; 3. Marama Dolf (Rudge) in ore 1,38'2" 1/5; 4. Moretti Amilcare (Bianchi) in ore 1,38'50".

Giro più veloce: Bandini Terzo (Rudge) al 9° giro in 1'38", alla media di chilometri 146,938.

Una gara logorante

La pista del Littorio ha avuto ieri un'inaugurazione — dal punto di vista sportivo — veramente degna. Le due distinte gare che vi si sono svolte sono risultate durissime, ma l'anello di cemento si è dimostrato perfettamente rispondente alle finalità di mettere in evidenza le doti delle macchine e degli uomini. L'attesa del pubblico non è andata, quindi, delusa, e sarebbe stata piena la sua soddisfazione, se non si fosse dovuta rilevare qualche imperfezione, specialmente per quello che riguardava l'accesso dalla città alla via Salaria e quindi all'autodromo.

Evidentemente gli ordini non furono ben compresi e le misure che tendevano a stabilire ordine e regolarità finirono per distogliere molti dal recarsi all'Aeroporto. Comunque un pubblico, per numero e per qualità, rimarchevolissimo, ha presenziato il Reale Premio Motociclistico, cui non è mancata la benevola attenzione delle autorità che lo hanno presenziato, fra le quali abbiamo notato S. E. Giunta, S. E. Riccardi, l'on. Ferretti, il generale Teruzzi, il generale Coggia e gli sportivissimi Bruno e Vittorio Mussolini.

Il primo atto, la gara delle 175 e delle 250 cmc., è stato forse il più interessante della giornata. Minor numero complessivamente di concorrenti e forse più omogeneità di forze. E' stato quindi possibile anche ai profani e senza richiesta al servizio delle segnalazioni uno sforzo troppo grave, seguire le sorti della corsa e comprenderne lo svolgimento.

Fra le piccole cilindrato, la prevista vittoria di Benelli si è avverata, non solo, ma anche Baschieri ha conquistato quel secondo posto al quale è ormai abituato. La condotta di gara dei due leaders è stata avveduta, come la buona preparazione aveva suggerito. L'avversario più temibile, il bolognese Tigli, ben presto ha dato di vedere che i rapporti della sua macchina troppo bassi, non lo rendevano molto minaccioso. Benelli ha vinto così con regolarità ammirevole, più contro il cronometro che contro gli avversari. Il suo giro più veloce a 119,402 all'ora dice la possibilità della sua piccola e meravigliosa macchina che ha dimostrato anche una perfetta resistenza allo sforzo.

Il più lungo e indeciso duello della giornata è stato quello fra Brusi e Panella, sul quale si sono impennate le sorti della vittoria della categoria 350. Il campione italiano aveva scelto per la sua Guzzi, identica a quella dell'avversario, rapporti che gli permettevano di guadagnare nella ripresa, così che passava dinanzi alle tribune ancora in seconda velocità, ma più velocemente di Brusi. Alla sua abilità deve la vittoria perchè al momento opportuno ha lasciato un po' di respiro al suo motore ed ha poi potuto riguadagnare il breve distacco, imponendosi brillantemente. Brusi ha lottato da gran guidatore. Nocchi e Prini hanno avuto lievi irregolarità di macchina che hanno fatto

risaltare la loro abilità e la loro tenacia.

Una fisionomia del tutto diversa ha assunto la gara delle categorie maggiori: l'andatura inizialmente travolgente imposta al numeroso plotone da Taruffi e da Landi, è costata ad entrambi la vittoria, ma ha altresì causato una selezione rapida e larghissima nei ranghi.

Il pronostico a favore della Velocette non è andato smentito, ma è toccato ad un astro sorgente, al modesto Tenni, l'onore di confermarlo. Con una tattica migliore, come a Monza, egli è arrivato fino in fondo e per di più vincitore, mentre Landi esigeva troppo dal suo motore che non resisteva allo sforzo. Mantovani e Di Gennaro con una marcia progressiva conquistavano i posti d'onore e specialmente il romano può vantarsi d'aver compiuto una gara coraggiosa e avveduta.

Come lo scorso anno, Bandini ha conquistato la vittoria assoluta nel modo più convincente e ad una velocità che lascia lontana quella di Hicks a Monza, aggiudicandosi anche il giro più veloce a 146,938 di media, che è una delle più alte finora raggiunte in Italia. Le cifre sono eloquenti, tanto più che dopo venti giri l'avversario più temibile, Taruffi, scompariva dalla lotta. La sua Rudge a quattro valvole e quattro bilancieri non ha avuto un istante di difficoltà, favorita anche dalla scala dei rapporti delle sue quattro velocità.

Onorevole la prova di Fieschi come si addice ad un consumato guida-

datore, che non poteva chiedere ed ottenere di più dalla sua macchina.

L'egiziano Marama ha gareggiato con stile perfetto, mentre Moretti ha portato la sua nuova Bianchi a superare un collaudo difficile che sarà di utilissima esperienza per le future battaglie.

Come risultati tecnici, le medie di Monza sono state largamente superate e già dicemmo come il paragone possa farsi tenuto conto delle condizioni atmosferiche da un lato e della maggiore difficoltà della pista dall'altro. Inoltre la prima gara di ieri fu avversata da un forte vento sebbene la temperatura non sia stata così estiva come si temeva.

E' stato, perciò, un vero peccato che il pubblico numeroso ed eletto richiamato dal Reale Premio di Roma non abbia potuto appieno seguire le fasi palpitanti della gara delle categorie maggiori, che non sempre all'altezza della situazione furono i servizi di cronometraggio e di segnalazione. Non per difetto di uomini, ma per forza di cose, e cioè rapidità e simultaneità di passaggi che i cronometristi Teoli, Damiani, Parasecoli e Viganigo registrarono regolarmente ma non furono in grado di comunicare immediatamente al pubblico ed alla stampa.

I dirigenti del Moto Club Roma, con a capo il barone Ricci del Riccio, Garettoni, Zanetti, Colucci, Favre, Piccirilli, Frascchetti, fecero del loro meglio e riuscirono a garantire la regolarità e l'esito sportivo della gara.

g. f.

La corsa delle minori categorie

Le 15 sono passate di qualche minuto quando i concorrenti delle categorie 175 e 250 fanno il loro ingresso in pista, macchina a mano, guidati da un ex campione, Peppino Garettoni, oggi in tenuta coloniale.

Dinanzi alla tribuna dei cronometristi, che è sormontata dall'orologio e dal quadro dei tempi, di non imponenti proporzioni, essi prendono la formazione di battaglia: in prima fila Moretti Primo (Benelli), Miele Giovanni (Benelli) e Baschieri (Benelli), poi Tigli (M. M.), Tabacco (Benelli), Melmeluzzi (C. F.) e Benelli Tonino (Benelli). Chiude la 175 Paolucci (Benelli). Pure in quadriglie si dispongono: Goletti Prini, Nocchi, Brusi, Cimatti, Proli Panella tutti su Guzzi 250.

Starter è il conte Bonacossa, presidente del Moto Club Italia, che alle 15.12" abbassa la bandiera.

Tonino Benelli riesce a partite di scatto ed è il primo ad infilare il rettilineo seguito da Miele, Baschieri e Tigli. Gli altri in gruppo con un concerto assordante di motori.

Alla curva sopraelevata le 250 hanno già sorpassato le minori sorelle ed all'uscita sono tre puntini neri che sopravanzano — velocissimi — tutti gli altri.

Ecco la curva della ripresa che impone una pausa al rombo dei motori e per qualche istante non vediamo più nessuno. Poi sul rettilineo irrompono, nell'ordine ed a pochi metri di distanza l'uno dall'altro Panella, Brusi e Prini. Poi un gruppo indecifrabile per noi (specie che l'abbiamo individuati i cronometristi) poi ancora Miele, Cimatti, Tabacco, Paolucci, Melmeluzzi.

Al secondo giro i primi tre conservano le distanze e Baschieri-Nocchi capeggiano il grosso. Proli deve fermarsi un istante al box per aggiustare un filo, poi riparte. Intanto passano Tabacco e Paolucci. Al terzo giro Panella non è più al comando perchè Brusi nel rettilineo è riuscito a sorpassarlo di tre lunghezze. Miele invece ha un breve arresto al box ed al giro seguente è imitato da Melmeluzzi.

Ed eccoci al 10° giro (40 km.) Brusi impiega 20'30" 3/5; Panella 20'33" 2/5; Cimatti 21'38" 2/5; seguono Nocchi e

Gobetti. Della 175 cmc. è sempre primo Benelli in 21'35" 2/5 tallonato da Baschieri in 21'48" 1/5 e Paolucci in 25'37" 3/5. Viene poi Miele mentre Tigli ha ormai rinunciato non potendo lottare per i rapporti troppo bassi adottati e Melmeluzzi invece per avere uno sviluppo eccessivo che lo attarda nella ripresa.

Al 20° giro (km. 80) Brusi impiega 40'54" 3/5, Panella 41'26" 3/5, Prini 42'43" 3/5.

Nella categoria 175 nessun mutamento: Benelli in 43'31" 2/5, Baschieri in 43'31" 3/5, Paolucci in 50'22" 1/5.

E' evidente che Benelli avrà corsa vinta perchè sebbene Baschieri sia come sempre la sua ombra, non riuscirà a rimontarlo.

I passaggi ora avvengono in quest'ordine: Brusi, Prini, Panella, Miele, Tabacco, Paolucci, Nocchi, Benelli. Baschieri perchè i ritardatari si frammischiano coi primi che li sopravanzano di un giro e più.

Al 25° giro le posizioni sono: Brusi in 51'9", Panella in 51'44", Prini in 53'4" 1/5 per la 250 e Benelli in 54'28" 2/5, Baschieri in 54'29" 2/5, Paolucci in 1.2'55" 2/5 per la 175.

Sono ancora in gara Miele, Tabacco e Nocchi ma distanziati.

Al 30° giro (km. 120) passano: classe 250 Brusi in 1.1'23" 2/5, Panella in 1.1'43" 3/5, Nocchi in 1.6'18" 4/5. Classe 175: Benelli in 1.5'23" 4/5, Baschieri in 1.5'24" 1/5, Paolucci. Sono in ritardo Tabacco e Miele.

Da questo momento si può dire comincia l'inseguimento accanito entusiasmante di Panella che tutto raggomitolato sulla sua macchina dà la caccia a Brusi e guadagna giro per giro qualche secondo.

Al 35° giro le posizioni sono: Classe 250: Brusi in 1.11'25" 1/5, Panella in 1.11'29", Nocchi in 1.18'11". Classe 175: Benelli in 1.16'5" 4/5, Baschieri in 1.16'15", Paolucci in 1.27'29" 1/5.

Ancora cinque giri ma ormai è chiara la possibilità di Panella di superare l'avversario giacchè nella curva delle riprese egli acquista sensibilmente con un miglior giuoco del cambio. Infatti a quattro giri dalla fine Panella balza avanti all'avversario e lo distanzia risolutamente.