

La "16 cil., Maserati, imbattibile a Roma, vince per la seconda volta il G. P. Reale

Sua Maestà il Re ha presenziato alla gara

Fagioli ha portato alla vittoria la macchina più veloce e più adatta - Taruffi con brillantissima gara, impone l'Alfa Romeo alle Bugatti - Varzi disturbato da incidenti Furmanik, su Maserati, si lascia sfuggire la vittoria nelle 1100 cmc.

I fattori della vittoria

Come nel 1930 e come nel 1931, la Maserati, anche quest'anno, ha vinto il classico « Real Premio di Roma ». Roma, indiscutibilmente, « porta bene » alla marca bolognese, giacché tre consecutive vittorie in una gara importante e difficile come è il « Premio Reale di Roma », non sono un exploit di poco conto. La macchina, che ha vinto l'altro anno ha vinto questo anno, per di più; e basterebbe questa sola constatazione a riconfermare la legittimità del successo di allora e a rendere più significativo quello odierno, perché, come allora, anche in questo « VIII Premio Roma », la macchina vincitrice non ha avuto via libera alla vittoria. Ma salde macchine erano di fronte e a nulla hanno valso le qualità meccaniche delle vetture rivali e l'impegno posto nella battaglia dai loro piloti.

La 16 cilindri "edizione 1932"

A voler essere obbiettivi, non si può dire che la vittoria della 16 cilindri Maserati all' « VIII R. Premio di Roma » abbia un particolare significato tecnico assoluto. La 16 cilindri è la macchina che è, e non in tutti i circuiti una vettura come quella si può impiegare come, invece, la si impiega all'Autodromo del Littorio che impone soprattutto alle macchine doti spiccatissime di velocità. Il record sul giro stabilito da Fagioli illustra a questo riguardo. Fra tutte le vetture partecipanti al « R. Premio di Roma »

anch'esse vetture spiccatamente veloci e l'Alfa Romeo 2300, presso a poco, sulla stessa linea. Le Maserati 2800 hanno in parte mancata la prova, giacché tanto in batteria quanto in finale, la 2800 di Dreyfus ha accusato leggere noie di motore; hanno, invece, offerta ottima prova la Bugatti che Varzi ha portato alla vittoria in batteria e l'Alfa Romeo che Taruffi ha guidato al secondo posto assoluto in finale. La poca soddisfacente prova della Maserati 2800 ha, tuttavia, una scusante abbastanza seria. Per correre al « Real Premio di Roma », la Maserati ha dovuto impiegare le stesse vetture che avevano corso a Monaco senza poterle accuratamente preparare, perché il tempo faceva difetto e premeva alla Casa di non disertare il campo. Era quasi fatale che le macchine accusassero lo sforzo.

Non potendosi avvicinare in un confronto, appunto per questa evidente impreparazione, la Maserati 2800 alle Bugatti 2300 e all'Alfa Romeo, occorre limitarsi a considerare le prove delle ultime due. Ma anche da questo confronto i colori dell'industria nazionale escono con onore. Perché se è la Bugatti di Varzi la vettura che ha vinto la batteria da 2000 a 3000 cmc. è, peraltro, altrettanto vero che l'Alfa Romeo 2300 di Piero Taruffi, ha occupato un degnissimo secondo posto assoluto in finale, davanti allo stesso Varzi, che ha tuttavia lamentato noie di gomme ed al tedesco Von Morgen che ha, invece, su uguale vettura, corsa la finale senza la minima noia, al quale i cronometristi hanno anche attribuito il

Le classifiche

PRIMA CATEGORIA - Classe fino a 1100 cmc. (25 giri di pista). — 1. De Carolis (Salmson) in 46'58"3/5, media km. 127.713; 2. Tuffanelli (Maserati) in 49'2"4/5, media km. 122.332; 3. Furmanik (Maserati) in 51'32"1/5, media km. 116.421.

Giro più veloce: il 2., Furmanik, in 1'47"2/5, media km. 134.076.

SECONDA CATEGORIA - Classe da 1100 a 2000 cmc. (25 giri di pista). — 1. Minozzi (Bugatti) in 41'7", alla media di km. 145.926; 2. Romano (Bugatti) in 42'4", media km. 144.415; 3. Czaykowski (Bugatti) in 43', media km. 144.346; 4. Comotti (Alfa Romeo) in 43'2"2/5, media di km. 139.405; 5. Savi (Maserati) in 43'39"1/5, media km. 137.446; 6. Cantono (Bugatti) in 43'56", media km. 136.570; 7. Rover (Italia) in 44'13" e 4/5, media km. 135.654; 8. M.me Itler (Bugatti) in 47'55"2/5, media 125.199.

Giro più veloce: il 2., Minozzi n. 24, in 1'32", media km. 156.521 (record).

TERZA CATEGORIA - Classe da 2000 a 3000 cmc. (25 giri di pista). — 1. Varzi (Bugatti) 37'47", media km. 158.800; 2. Taruffi (Alfa Romeo) 38'17"4/5, media km. 156.671; 3. Von Morgen (Bugatti) 38'33"4/5, media km. 155.588; 4. Castelbarco (Maserati) 39'54", media chilometri 150.375; 5. Dreyfus (Maserati) 39'53"2/5, media km. 150.350.

Giro più veloce: Von Morgen, 1'27"2/5, media km. 164.759 (record).

QUARTA CATEGORIA - Classe oltre 3000 cmc. (25 giri di pista) — Fagioli, (Maserati) 37'33"2/5, media km. 159.758.

Giro più veloce: Fagioli, in 1'27"3/5, media km. 164.383.

REPECHAGE (25 giri di pista). — 1. Dreyfus, (Maserati) 38'35", media chilometri 155.507; 2. Savi, (Maserati) in 42'44"2/5, media km. 140.383; 3. Rover (Italia) 43'51", media km. 136.880.

Giro più veloce: il 4. e il 12., Dreyfus, in 1'29", media km. 161.797.

FINALE (60 giri di pista). — 1. Fagioli (Maserati) in ore 1.30'45"1/5, media km. 158.671 (record); 2. Taruffi (Alfa Romeo) 1.31'14"1/5; 3. Von Morgen (Bugatti) 1.32'49"1/5; 4. Varzi (Bugatti) 1.37'7"1/5; 5. Czaykowski (Bugatti) in 1.37'25"2/5; 6. Minozzi (Bugatti) in ore 1.37'40"2/5; 7. Castelbarco (Maserati) 1.37'55".

Giro più veloce: Fagioli (Maserati), 2. giro, in 1'26", media km. 167.441 (record).

Cronometristi: Damiani, Frascchetti, Formentini e Parasecoli.



Sua Maestà il Re assiste alla gara dalla Tribuna Reale — A destra: S. A. R. l'Emiro Feysal. In mezzo: S. A. R. Aman Oullah, ex-Re dell'Afghanistan.

1932 », la 16 cilindri era, appunto, la vettura più veloce in senso assoluto ed era nell'ordine naturale delle cose che essa, salvo incidenti meccanici, finisse per imporsi nettamente come ha fatto. Dal lato tecnico, la cosa che ha invece maggiore importanza è la dimostrazione di perfetta tenuta e di perfetto funzionamento di questa vettura, che il compianto Maserati ideò e costruì quasi esclusivamente per l'assalto ai records sulle medie distanze e che oggi può essere, con tranquillità e sicurezza, anche impiegata in prove più lunghe e più severe e su distanze notevoli come quella coperta al « R. Premio di Roma » in batteria e in finale.

La 16 cilindri quest'anno aveva subito, inoltre, qualche leggera modifica che ne hanno aumentate le possibilità velocistiche e, nello stesso tempo, migliorate quelle di impiego. Il motore è stato portato a cinque litri di cilindrata da quattro che era nel 1931; è stato leggermente modificata la distribuzione del peso, perché il gruppo motore è stato spostato leggermente indietro; erano sensibilmente quindi migliorata la guida e la frenata appunto in virtù di questo leggero arretramento del motore per il conseguente voluto alleggerimento di tutto il treno anteriore.

La considerazione base, per un breve commento tecnico all' « VIII R. Premio di Roma » è, perciò, semplice e chiara: ha vinto la vettura più veloce e più potente perché il campo di gara imponeva alle macchine doti di velocità e di potenza soprattutto.

Le Bugatti 2300 e l'Alfa Romeo

Di fronte a questa macchina, così spiccatamente adatta al tipo della corsa, le vetture destinate a portare la minaccia più seria e più grave erano l'altra Maserati 2800, che tutti conoscono come macchina di alta velocità e di ottimo impiego sui percorsi veloci; le Bugatti 2300,

record sul giro per la classe 3000, che a noi risulta invece segnato da Varzi.

Anche dall' « VIII R. Premio di Roma » l'industria nazionale esce, perciò, con tutti gli onori. A parte la vittoria assoluta della 16 cilindri che vale a riconfermare alla Maserati un primato quasi universalmente accettato per le gare su circo che le Alfa Romeo 2300, nei concetti di alta velocità, stà di fatto fronto delle altre vetture aventi caratteristiche costruttive uguali — come le Bugatti 2300 — nulla o quasi hanno da rendere anche in questo particolare campo di impiego. A cose fatte viene, pertanto, legittimo il rincrescimento che una sola Alfa Romeo sia stata presente, perché, dal comportamento di questa sola, lietissime deduzioni debbono farsi su quello che avrebbe potuto essere stato il ruolo di una squadra ufficiale di Alfa Romeo affidata a guidatori, ad esempio, della tempra di un Nuvolari o di un Borzacchini.

Le 1100 Maserati 4 e.

Comunque tutto ciò che finisce bene è bene ed è con giustificato compiacimento che si deve presentare questo terzo trionfo consecutivo della Maserati al « R. Premio di Roma ». Esso è giusto premio e altissimo incoraggiamento per la battaglia marca bolognese, che continua sulla via tracciata dal compianto grande Alfieri Maserati; e vale anche come dimostrazione di potenza e di vitalità della intera industria italiana che Maserati ed Alfa Romeo, più che degnamente, sanno e possono rappresentare in ogni momento.

L' « VIII Reale Premio di Roma » un altro successo italiano avrebbe, infine, dovuto far registrare anche nella batteria di macchine fino a 1100 nella quale debuttava la nuova Maserati 1100 quattro cilindri monoposto. Questa nuova vettura ha, infatti, più che degnamente superata la prova; ha dimostrato di

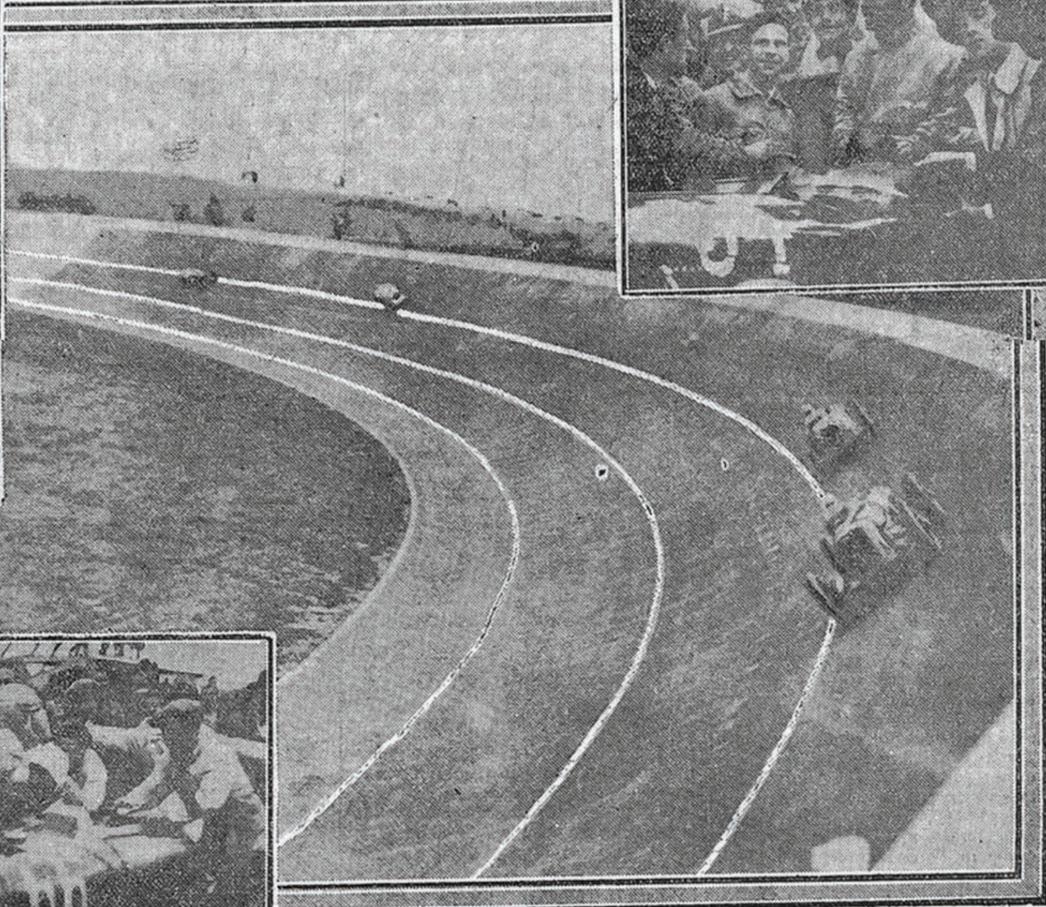
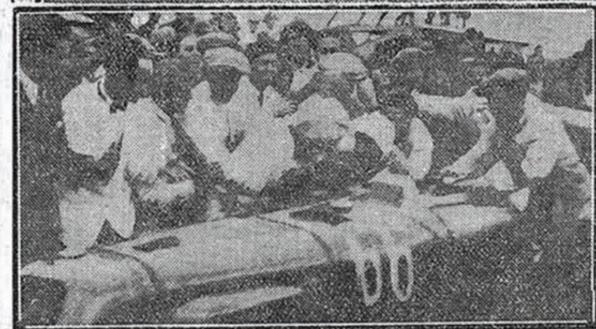
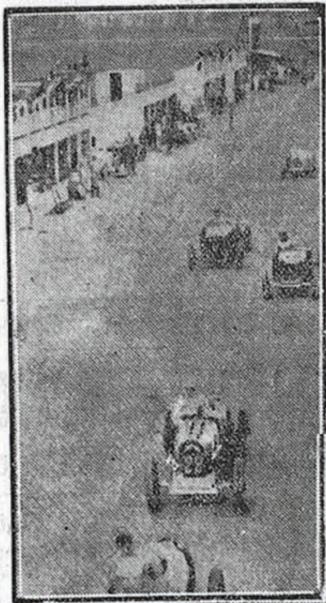
essere veramente molto veloce, ha dimostrato di essere stabilissima in curva, di essere perfettamente frenata e di avere una ripresa superlativa. Il pilota della 1100 Maserati è stato, forse, tradito dalla foga; e senza una seconda uscita di strada alla curva della ripresa, quando alla fine mancavano tre giri soltanto e il primo posto era già stato preso, non De Carolis avrebbe vinto, ma l'impetuoso Furmanik. Vittoria a parte, comunque, la macchina che ha anche segnato il tempo migliore sul giro, ha fatto vedere intere le sue possibilità e non passerà molto tempo prima che anche questo geniale prodotto della Maserati riceva il battesimo della vittoria.

Nella batteria da 1100 a 2000 poco v'è da dire: hanno vinto le Bugatti apparse, se non più veloci, più a punto delle Maserati; e in quella 3000 nella quale ha vinto Varzi, Taruffi con l'Alfa Romeo ha saputo arrivare secondo assoluto mentre Dreyfus con la Maserati 2800 ha vinto facilissimamente e in tempo eccellente il repêchage. Tutte vittorie legittime che nessuna considerazione illumina meglio dello stesso ordine di arrivo.

Fagioli, Varzi e Taruffi

Complessivamente l' « VIII Reale Premio di Roma » è riuscito ottimamente sotto tutti i punti di vista. Sono caduti tutti i records più significativi; nessun incidente è intervenuto a falsare la regolarità delle gare; tutti i piloti hanno dato magnifico saggio di abilità e di audacia. Primo fra tutti Luigi Fagioli, il quale, salito per la prima volta al volante della 16 cilindri, ha vinto come solo un grande campione può fare: padrone perfetto della vettura, velocista preciso ed impeccabile, tattico accorto, vorremmo dire, se una vittoria come quella di Fagioli non la si dovesse considerare una vittoria di forza. Varzi, come sempre, è stato brillantissimo protagonista delle fasi più appassionanti. In batteria ha piegato irresistibilmente Von Morgen e in finale, prima della fermata, per cambiare una ruota, è stato il più veloce degli inseguitori di Fagioli. Piero Taruffi ha, dal canto suo, pienamente superata la prova: Taruffi ha tutte le qualità del campione; all'audacia propria del motociclista, Taruffi, accoppia abilità e stile e calma esemplari. In automobile, Taruffi, farà cose non meno belle

I rombanti bolidi sulla pista del Littorio



La serrata lotta della finale nell'ampia curva parabolica: Fagioli è tallonato da Varzi. Segue Von Morgen alle prese con Taruffi — In alto, a sinistra: La pittoresca scena della partenza nella categoria 2000 cmc.; a destra: Taruffi, dopo l'arrivo, è complimentato per la brillante affermazione. In basso, a sinistra: Fagioli, appena arrivato, è accolto con grande entusiasmo ed abbracciato da Ernesto Maserati.

di quelle che fa e ha fatto in motocicletta: è un uomo, insomma, che farà presto parlare di sé come di un autentico nuovo campione. Von Morgen non ha avuto molta fortuna, ma si è fatto ammirare ugualmente per la velocità e la padronanza; come ammirare si è fatto Czaikowski, tanto in batteria quanto in finale. Castelbarco, Minozzi, Romano, si sono battuti bene. Dreyfus, ancora una volta, ha avuto contro la sfortuna. Drey-

fus è un pilota che vale i nostri migliori; in batteria, fino a quando la macchina lo assecondò, si impose per la velocità di marcia, pure opposto ad uomini come Varzi e Von Morgen; e nel *répêchage* non ha avuto chi lo potesse inquietare. A Dreyfus occorre soltanto maggiore fortuna, ecco tutto; ma è un pilota che può aspirare a qualsiasi vittoria, perché ha classe e abilità non comuni. Ottimo, come sempre, De Carolis, che ha vinto la batteria

1100; sicuro Tuffanelli arrivato secondo con la 1100 Maserati sport, forse un poco emozionato, ma dotato di qualità, Furmanik. Sfortunati Cerami, Dagata, Ardizzone, Pratesi, Biondetti, Cazzaniga, Del Re, Savi, che le macchine hanno tradito troppo presto; e coraggiosi e volenterosi Comotti, Rover e Cantono, chiusi in velocità dagli altri, come coraggiosa ed ammirata la signora Itier, che ha combattuto con entusiasmo e passione.

Malgrado la pioggia che ha imperversato nella mattinata su Roma, la folla non ha voluto disertare l'Autodromo. Folla entusiasta come poche e tutta protesa verso i difensori dell'industria italiana. Il « Real Premio di Roma 1932 » al quale S. M. il Re ha voluto degnarsi di assistere attorniato dalle più alte personalità dello Stato, è assurto così ad eccezionale altezza ed ha riscosso un successo superiore. L'Automobile Club di Roma, artefice di così significativo trionfo, vuole lode ampia e incondizionata perché è davvero una bella battaglia che ha ingaggiato e vinto con questo « VIII Reale Premio di Roma - Gran Premio del Decennale » apparso in tutto degno della sua classicità e del significativo trofeo di cui era insignito.

CORRADO FILIPPINI

Le cinque battaglie

Era da poco cessata la pioggia, quando, alle 12 precise, sono partite le vetture concorrenti alla prima categoria; quelle della classe fino a 1100 cmc.

Agli ordini del marchese Galeazzo di Bagno, Presidente dell'A. C. Roma, sette concorrenti si sono iscritti prendevano il via. Il più pronto era Tuffanelli, ma alla prima curva balzavano in testa De Carolis e Furmanik fra i quali, evidentemente, doveva giocarsi la vittoria. De Carolis, in un primo momento, pareva destinato ad avvantaggiare; poi Furmanik accelerava e la distanza fra i due diminuiva fino ad essere nulla. Gli altri corridori erano già lontani. La lotta fra De Carolis e Furmanik, col passare dei giri, si faceva sempre più accanita.

Una prima volta Furmanik riusciva a passare, ma la replica di De Carolis era immediata; poi al ventesimo giro Furmanik ritornava ancora primo. Ma era questione di pochi secondi soltanto: alla curva della ripresa Furmanik infatti entrava nel prato e perdeva tempo per ripartire. Ne approfittava De Carolis per vincere facilmente, davanti a Tuffanelli, che aveva girato con bella regolarità e allo stesso Furmanik, che riusciva a piazzarsi terzo malgrado il tempo perduto.

Pratesi veniva fermato al ventiquattresimo giro. Ardizzone, Martinatti e De Re si erano dovuti fermare per guasto

La gara delle 2000 cmc.

La corsa delle vetture del secondo gruppo si è iniziata alle 13,15. Non si erano presentati Peri (Bugatti) e Pedroni (Bugatti). Agli ordini del barone Lazzaroni, partivano nove vetture. A via, Minozzi era il più sollecito e prendeva la testa seguito nell'ordine da Czaikowski, Dagata, Romano, Savi, Rover, Cantono, Comotti, Cerami, signora Itier.

Al secondo giro Minozzi passava ancora primo e Czaikowski che era secondo, doveva brevemente fermarsi al rifornimento. Passava, quindi, secondo Romano, terzo Dagata, quarto Comotti, quinto Savi, sesto Cantono, settimo Rover, ottavo Czaikowski, nona la signora Itier. Da questo momento, alla fine della batteria, mentre Minozzi e Romano compivano in testa una gara regolarissima e sicura, Czaikowski doveva inseguire con continuità per riguadagnare le posizioni perdute. Al decimo giro Czaikowski era già tornato al quinto posto; al dodicesimo era al terzo e tale rimaneva fino al venticinquesimo giro, durante il quale riusciva peraltro ad avvicinare Romano fino ad arrivare a poco più di un secondo da lui. Quarto si classificava Comotti con una 1750 Alfa Romeo; quinto Savi, sesto Cantono su 1500 Bugatti, settimo Rover su Itala, ottava la signora

tier. Cerami aveva dovuto ritirarsi per cattiva carburazione.

La batteria dei più veloci

Agli ordini del barone Federici, Presidente del R.A.C.I. alle ore 14,30 prendevano la partenza le macchine appartenenti al terzo gruppo e la 16 cilindri Maserati, la sola vettura iscritta al quarto gruppo, fatta partire 20 secondi dopo le vetture del terzo gruppo per risparmio di tempo. Fra le vetture del terzo gruppo mancava la 2800 di Fagioli guastata in prova; Fagioli figurava, invece, al volante della 16 cilindri al posto di Ruggeri.

Al via, Varzi era il più pronto e s'involava rapido alla prima curva. Al primo giro le posizioni erano così stabilite: Varzi, Von Morgen, Dreyfus, Taruffi, Cazzaniga, Castelbarco, Biondetti. Fagioli, con la 16 cilindri, faceva gara a parte, ma avvantaggiava sensibilmente sulle vetture del gruppo 3000 cmc.

Al secondo giro la lotta per le prime posizioni si circoscriveva a Varzi, Von Morgen e Dreyfus. In un primo tempo Varzi pareva avvantaggiare; poi partiva all'attacco Von Morgen; poi era la volta di Dreyfus, che a un dato momento superava tutti e due i rivali. I tempi sul giro indicavano il ritmo vertiginoso con il quale veniva condotta la lotta. Al decimo giro Von Morgen passava primo seguito da Dreyfus e da Varzi e fino al dodicesimo giro le posizioni rimanevano invariate.

Varzi e Fagioli vincono

Al tredicesimo giro Varzi superava Dreyfus e partiva all'attacco di Von Morgen. Dreyfus, invece, retrocedeva per noie di accensione. Il suo posto era preso da Taruffi. Fagioli, nel frattempo, aveva raggiunto le vetture partite 20 secondi avanti e girava in tempi leggermente migliori di quelli di Von Morgen e di Varzi. Fino al diciassettesimo giro Von Morgen conservava la prima posizione; poi passava primo Varzi, perché il tedesco, non sicuro delle gomme, rallentava la marcia. Passato in testa Varzi, il secondo posto veniva preso da Taruffi, il terzo da Von Morgen, il quarto da Dreyfus che proseguiva a velocità ridotta, il quinto da Castelbarco. Biondetti e Cazzaniga avevano dovuto ritirarsi, il primo per bruciatura della guarnizione della testa dei cilindri, il secondo per guasto di motore.

Fino al venticinquesimo giro le posizioni non mutavano più e proprio sul traguardo Castelbarco riusciva a soffiare il quarto posto a Dreyfus. Fagioli finiva in seconda posizione fra le vetture del gruppo 3000, da lui quasi tutte superate, fornendo un tempo migliore di quello di Varzi sulla stessa distanza.

Il *répêchage*: vince Dreyfus

S. E. Acerbo dava il via alle vetture partecipanti al *répêchage*. Partivano cinque concorrenti soltanto e cioè: Dreyfus, Rover, Cantono, Savi e la signora Itier. La corsa non aveva storia. Dreyfus prendeva la testa e vinceva in modo schiacciante. Lo seguivano Savi, Rover e la signora Itier in quest'ordine fino all'ultimo giro. Cantono si ritirava dopo appena quattro giri.

Alle 17 precise S. M. il Re faceva il suo ingresso all'Autodromo, accolto dagli inni nazionali. Erano nella tribuna d'onore, attorno al Sovrano, S. A. R. l'Emiro Feysal, accompagnato da S. E. Fani, Sottosegretario agli Esteri; S. E. Giunta, S. E. Casolini, S. E. Acerbo, gli on. Iti Bacci e Ferretti, il barone Federici, Presidente del R.A.C.I., il gr. uff. Vincenzo Florio, Presidente della C. S. del R.A.C.I., il senatore Guglielmi, Vice Presidente del R.A.C.I., il senatore Gallenga, oltre, naturalmente, tutti i dirigenti l'A. C. di Roma, dal Presidente marchese Galeazzo di Bagno al barone Lazzaroni, Vice Presidente e direttore della corsa.

Alla finale assistevano anche S. E. Riccardi, l'on. Marpicati, Vice Segretario del P. N. F., S. E. il Conte d'Ancona, Vice Governatore di Roma, S. E. Teruzzi, S. E. Marescalchi, S. E. Montuori, Prefetto di Roma, Bruno e Vittorio Mussolini.

La vertiginosa finale

S. E. Acerbo dava il via anche alle macchine partecipanti alla finale. Prendevano la partenza i seguenti corridori: Comotti, Fagioli, Dreyfus, Von Morgen, Varzi, Castelbarco, Rover, Czaikowski, Savi, Minozzi e Taruffi. Non erano stati ammessi alla finale i due primi del gruppo 1100 cmc., perché il tempo impiegato in batteria risultava superiore a quello previsto per l'ammissione in finale.

La folla si faceva attentissima. Al via, Varzi scattava in testa, ma prima dell'imbocco della curva parabolica, Fagioli passava di forza in prima posizione.

Al primo giro i corridori passavano in questo ordine: Fagioli, Varzi, Von Morgen, Dreyfus, Taruffi, Czaikowski, Castelbarco, Minozzi, Comotti, Rover, Savi. Fino al quinto giro le posizioni di testa non mutavano e per quanto Varzi si impegnasse visibilmente a fondo, Fagioli riusciva, metro su metro, a guadagnare terreno. Al quinto giro si avevano questi tempi: Fagioli 7,40 215 (media 156,384), Varzi 7,42 115, Von Morgen 7,51 315, Taruffi 7,53 415, Dreyfus, la cui macchina non funzionava a dovere, 7,56 e 215, Czaikowski 8,09, Castelbarco 8,21, Comotti 8,49, Rover 8,58. Dal quinto al decimo giro Fagioli aumentava il vantaggio portandolo a 8" 115 su Varzi; e questi, a sua volta, aveva 11" su Taruffi che aveva intanto brillantemente superato Von Morgen. Dreyfus appariva ormai tagliato fuori dalla lotta, mentre brillantissima gara conduceva Czaikowski.

Al quindicesimo giro Fagioli aveva 19" di vantaggio su Varzi e la sua probabile vittoria, data la superiore velocità della macchina, cominciava a profilarsi come sicura. Varzi, a sua volta, aveva 8" su Taruffi e 21" su Von Morgen.

Varzi ritarda e Taruffi rincalza

Al ventesimo giro Fagioli era ancora nettamente primo, ma il secondo non era più Varzi, che aveva dovuto fermarsi al rifornimento per cambiare la ruota posteriore sinistra. Secondo era Taruffi

a 28" da Fagioli, terzo era Von Morgen a 28" da Taruffi, quarto Varzi a 31" da Von Morgen, quinto Czaikowski, sesto Castelbarco, settimo Comotti, ottavo Minozzi. Dreyfus si era intanto dovuto fermare.

La marcia di Fagioli non aveva più ostacoli. Con regolarità sorprendente il pilota della 16 cilindri accumulava giri su giri. Tolto Varzi definitivamente dalla lotta per il primato da un incidente di gomme che lo costringeva a fermarsi ancora al « box » a cambiare le due ruote posteriori, il solo avversario per Fagioli era Taruffi, che, tuttavia, dopo aver tenuta la distanza dal ventesimo al trentacinquesimo giro, durante il quale solo 22" lo separavano dal « leader », dal trentacinquesimo giro in poi perdeva di nuovo terreno. E fra i primi due da 22", si passava, al quarantesimo giro, a 27"; al quarantacinquesimo a 34"; al cinquantesimo a 44". La gara era ormai decisa e le posizioni ormai stabilite. Czaikowski, tuttavia, doveva fermarsi due volte al rifornimento per togliere il tubo di scarico che si andava staccando.

L'irresistibile vittoria di Fagioli

Un attimo di emozione lo si aveva soltanto al cinquantottesimo giro, quando, per un momento, la macchina di Fagioli parve non dover più rispondere al comando del pilota. Ma era cosa da nulla, perché la 16 cilindri riprendeva in pieno e volava alla vittoria, poderosa e sicura. Fagioli stesso doveva poi spiegare che il rallentamento era stato imposto dalla necessità di aprire il serbatoio di riserva del carburante.

Dietro Fagioli, accolto al suono degli inni nazionali e portato alla Tribuna Reale per ricevere le congratulazioni di S. M. il Re, finiva brillantissimo secondo Taruffi; terzo era Von Morgen; quarto Varzi; quinto il tenacissimo Czaikowski; sesto Minozzi; settimo Castelbarco; ottavo Comotti e ultimo, fermato al cinquantanovesimo giro, Rover.

C. F.