



Nella tribuna d'onore: al centro l'on. Farinacci, S. E. Ciano, l'on. Lando Ferretti.

(Fot. Dott. Ferruccio Testi - Modena)

## La X Coppa Ciano

Livorno - 3 Agosto

Come spesso avviene, quando tutta l'attesa e tutto l'interesse di una manifestazione sembrano concentrati in un solo motivo e fuori di quello pare che la gara non abbia altre soluzioni e altre vie d'uscita, le previsioni per la X Coppa Ciano al Montenero vedevano l'importanza e la passionalità e anche l'esito della corsa esclusivamente racchiusi nel duello Varzi-Nuvolari. Noi stessi che in queste cose dobbiamo, più o meno, risentire le condizioni dell'ambiente non fosse altro per dare una idea dell'opinione pubblica, non eravamo sfuggiti al... chiodo di attualità, al grande interrogativo: Varzi o Nuvolari, quasi che in una sola corsa si potessero giudicare migliore uno dell'altro due campioni che tante altre vittorie avevano consacrato tali. Varzi o Nuvolari? Agli effetti della vittoria nella nuova gara stava bene; Varzi o Nuvolari, agli effetti di una superiorità definitiva non stava bene affatto ed era forse ingiusto e pericoloso il chiederselo. In uno sport come quello dell'automobilismo da corsa, soggetto, come altri sports non sono, alle leggi del caso e della fortuna, che possono, addirittura, neutralizzare il più eccelso valore, è ingiusto chiedere ad una gara sola, ad un risultato, di risolvere, in un sol colpo, una questione di superiorità. E' ingiusto e, ripetiamo, anche pericoloso. Ognuno di noi può comprendere la psicologia di un cam-

pione e lo stato d'animo in cui egli si viene a trovare quando, più che in lui, gli è d'intorno tanto furor di... battaglia. Varzi e Nuvolari al Montenero sono partiti in condizioni di spirito tutt'altro che benigne e diciamo così per non esser brutali. Ognuno dei due aveva da vincere; ma non per la vittoria in se stessa o per concreto interesse, come, forse, in tant'altre occasioni: ma per piegar l'avversario, per dire alla gente « sono il più forte », alla gente che voleva o alla quale si era voluto far credere che la X Coppa Ciano avrebbe senz'altro stabilito i valori. E' avvenuto quello che fatalmente doveva avvenire, se pur nel modo più benigno e felice che si potesse: i due corridori han tirato a fondo come dannati e chi n'è andato di mezzo son state le loro vetture. Poteva capitar di peggio e non c'è da lagnarsi che sia finita così; se pur la lezione debba esser considerata d'insegnamento per la folla che voleva o l'uno o l'altro sul piedistallo più alto, e per gli stessi corridori che a spese loro hanno capito, troppo tardi però, che le vetture non sono... infrangibili e che l'impossibile non può farlo nessuno.

La X Coppa Ciano al Montenero si è risolta così nella vittoria, forse imprevista, ma meritata e chiara ai Luigi Fagioli e della Maserati 2500 che ha rinnovato il trionfo di Roma. Qua, come là, sola in campo contro tutta una

muta di agguerriti avversari; qua, come là, arrivata prima a tempo di record dopo che le avversarie più forti e pericolose avevano ceduto allo sforzo. Con una sola differenza: che a Roma le *Alfa* corsa poteva anche credersi avessero ceduto per il treno imposto da Arcangeli e dalla *Maserati* 2500, e che a Livorno, Fagioli ha vinto per il treno che Varzi e Nuvolari hanno imposto alle loro vetture. Ma il risultato non cambia ed a distanza di poco più due mesi e nella gara più importante disputata da allora la *Maserati* conosce il trionfo.

Una breve cronaca della gara non starà male. Fino al quinto giro le *Alfa* corsa sono rimaste in testa. Prima Nuvolari, partito come una furia; poi Varzi, che in un giro ha riguadagnato dieci secondi al rivale. Varzi aveva girato in 14'39": Nuvolari al giro successivo girava in 14'38"2/5 battendo definitivamente il nuovo record che apparteneva a Varzi con 15'10". Un giro ancora e i due rivali erano divisi da nemmeno un secondo. Ma al sesto giro ecco Nuvolari che si ferma al box e più non riparte. Cosa è capitato al mantovano? La frizione si è rotta e non c'è più nulla da fare. Allora è Varzi che ha vinto la grande battaglia? Pochi minuti dura l'interregno del galliese. A metà del sesto giro, che poteva essere quello della vittoria, anche la macchina di Varzi accusa lo sforzo tremendo: non è la frizione stavolta; è il differenziale che inchioda la macchina e costringe al ritiro.

Rimane in testa Fagioli seguito dai superstiti della durissima selezione dei primi giri che han visto Arcangeli e Cortese primeggiare e poi ritirarsi per identico guasto (sempre la frizione). Biondetti, Campari, Maggi, Borzacchini sono gli uomini che seguono Fagioli dal sesto giro in poi. Il più pericoloso poteva essere Aymo Maggi che al terzo giro aveva un secondo di vantaggio su Fagioli. Ma Maggi s'era dovuto fermare per cambio di candele e un po' di tempo aveva dovuto perdere per una specie di uscita di strada nella discesa. Fagioli aveva così circa tre minuti sul suo più diretto avversario nell'ordine. Maggi doveva riprendere Borzacchini e minacciare Campari; Fagioli doveva vincere senza più avere grandi disturbi a velocità per altro tutt'altro che lieve, migliorando come ha fatto il record sulla distanza totale segnato l'altro anno da Varzi con l'*Alfa Romeo* P. 2.

Inutile voler fare una cronaca più lunga e più dettagliata. La X Coppa Ciano al Montenero è stata tutta fra gli uomini che abbiamo citati. In un primo tempo con Varzi e Nuvolari impegnati in un furibondo duello al secondo e Fagioli e Maggi di rincalzo con tempi di poco superiori, come era tattica consigliabile e logica seguire; poi con Fagioli sicuro dominatore davanti a Maggi in ritardo a Campari e Borzacchini con mezzo inferiore e a Biondetti che doveva ritirarsi presto. Scomparsi Arcangeli e Cortese, che erano stati fra i più veloci in gara, dietro Fagioli, sicuro dominatore per il mezzo superiore in suo possesso e per le doti di corretto e riflessivo campione, la lotta per le piazze d'onore fu tutta fra Campari e Borzacchini, sicuri e regolari e Maggi impetuoso inseguitore, tutt'altro che rassegnato a ceder la palma del secondo posto assoluto.

Per taluno la gara può essersi tramutata, dopo il duplice quasi simultaneo ritiro di Varzi e di Nuvolari, in una piccola delusione. Frutto anche questo della speciale atmosfera della vigilia che voleva la vittoria circoscritta ai due corridori dell'*Alfa Romeo*. I fatti dovevano smentire l'eccessiva facilità di tale ipotesi.

Infatti, dopo tutto, se non si può negare che la vittoria del bravo Fagioli è stata un poco come la conseguenza della lotta ad oltranza ingaggiata da Varzi e da Nuvolari, non si può, peraltro, dire che questa vittoria sia poi una grande sorpresa. Diamine: la *Maserati* 2500 è davvero una grande vettura; a Roma ha vinto perchè indiscutibilmente era superiore; a Livorno ha vinto perchè le altre macchine, per marciare più forte di quanto Fagioli abbia voluto da essa (e lo avrebbe potuto) hanno finito per risentire lo sforzo e cedere abbastanza alla svelta. Infine che le *Alfa* corsa abbiano ceduto non v'è proprio nulla di strano. Qui non v'è da giudicare una vettura nuova che non abbia mai dato le sue... buone prove. V'è da giu-

dicar un tipo di vettura che invece ne ha date tante e così buone che anche due ritiri per guasti ad organi come frizione e ponte non demoliscono affatto e tanto meno diminuiscono sensibilmente.

Tutto sommato, la vittoria di Fagioli, che potrebbe essere definita la vittoria del terzo fra i due che si bisticciano per una... torta ancora da fare, è da considerarsi tutt'altro che rubata. Anzi, a voler essere sinceri, è meritata e giusta. Perchè la macchina non ha avuta la più piccola noia e ha marciato con evidente facilità ad una velocità media superiore a quella di Varzi l'altro anno quando vinse si può dire con uguale vettura a quella che aveva domenica al Montenero; perchè il corridore, modesto e prima d'oggi non apprezzato nel suo pieno valore, ha corso come solo un vero campione può fare: in ottimo stile, con sicurezza e con facilità superiore dal primo giro all'ultimo, con scarti di secondi fra giro e giro e senza sforzo apparente. Messo un poco in ombra da Varzi e Nuvolari nei loro sei giri vertiginosi nei quali i due campioni, messi alla frusta, han dato un saggio indimenticabile di audacia, di abilità e di volontà battaglia — cose fantastiche da raccontarsi soltanto — Fagioli ha tuttavia meritato il trionfo; non perchè sia il risultato la cosa che più conta, ma per l'insieme della sua gara, che fu bella e ammirevole e giudiziosa in ogni momento. Come bella ed ammirevole fu la gara di Maggi che ha fatta una *rentrée* meravigliosa, uguale al Maggi dei tempi migliori e forse ancor più completo, con lo stesso inimitabile stile, lo stesso coraggio e una più ferma volontà di lotta e di vittoria; come perfetta è stata la gara di Campari che ha girato veloce sicuro, corretto e regolare fornendo anche il miglior tempo sul giro fra i corridori con *Alfa Romeo* 1750; e come Borzacchini il cui debutto con l'*Alfa Romeo* si appoggia su questi dati: la posizione in classifica a pochi secondi da Maggi, il tempo sul giro inferiore soltanto a quello di Campari e migliore di quello di tutti gli altri con eguale vettura, la facilità e la compostezza e lo stile di corsa.

Altri due arrivati soltanto ha avuto la classe maggiore: il regolare Fontana su *O.M.* e Gazzabini su *Alfa* 1500. Gazzabini che s'è fermato più volte per cambio di candele, meritava il posto di Fontana, di lui assai meno veloce. Fra le 1100 la lotta è stata tutta fra Moradei, che ha vinto e Matrullo, che è arrivato secondo. Moradei è stato, tuttavia, in testa otto giri su dieci e ha segnato anche il nuovo record sul giro e sulla distanza totale. La graduatoria, perciò, indica esattamente i valori dei due piloti delle piccole *Salmson*.

Fra i ritirati, oltre Varzi e Nuvolari, vogliono il loro posto d'onore prima di tutti Arcangeli, che ha fatto bellissimi giri e Cortese che è andato molto bene. Anche Biondetti vuol una citazione, come una citazione vuole Danesi che si è fermato al settimo giro quando occupava la quinta posizione. Incidenti seri non se ne sono avuti. Cantano è uscito di strada con poco danno e così Sartorio che non s'è fatto addirittura niente.

Fra i records battuti (sul giro e sulla distanza totale in tutte e due le classi) v'è da aggiungere quello dei ritiri: ventiquattro su trentadue vetture partite, che non è poco e dice come la gara venne tirata da tutti forse nell'esempio dei due maggiori.

L'organizzazione fu buona e il merito è dell'A. C. di Livorno. Al traguardo, spostato quest'anno alla rotonda dell'Ardenza per maggiore comodità di spazio, gran folla e molte Autorità. Primo fra tutti S. E. Ciano munifico patrono della manifestazione la cui signorina contessina Maria ha dato il via ai corridori. Erano presenti Edda e Galeazzo Ciano, gli on. Ferretti, Farinacci e Ridolfi.

### Corrado Filippini.

Ecco la classifica generale:

1. Luigi Fagioli su *Maserati-Dunlop*, che ha percorso i 225 Km. del percorso in ore 2,33'59"3/5, alla media oraria di Km. 87,666; 2. Giuseppe Campari su *Alfa Romeo* in 2,36'20"; 3. Aymo Maggi su *Bugatti* in 2,36'38"; 4. Borzacchini su *Alfa Romeo* in 2,37'33"1/5; 5. Fontana su *O.M.* in 2,53'52"2/5; 6. Gazzabini su *Alfa Romeo* in 2,56'07"4/5. — Giro più veloce: il quarto di Nuvolari su *Alfa* Corsa in 14'38"2/5, alla media di Km. 92,211.