

Ancora vittoria della Mercedes nell'ultimo G. P.

Caracciola e Lang dominano nel Gran Premio d'Italia ed arrivano in pochi metri

Rosemeyer è terzo, e Varzi, disturbato dai freni, fa una magnifica corsa - Nuvoletti compie prodezze; ma la macchina non gli permette di lottare - Gran giornata di Lang

(Dal nostro inviato speciale)

LIVORNO, 12.

La cronaca e le vicende di questo XV Gran Premio d'Italia, che è riuscito interessante e combattuto, malgrado la evidente superiorità di macchina che permettevano a Caracciola e a Lang di dominare il resto del lotto, possono servire probabilmente più e meglio di ogni elaborato commento a rendere un'idea di quella che è stata la gara. Scattati infatti che furono le quinte macchine al segno del via, Caracciola, passò immediatamente in testa. Nella sua scia, in un primo momento si gettarono Varzi e Rosemeyer, più avanti del giovane Lang e dell'impetuoso Brauchtsch, a loro volta incalzati da Nuvoletti. Ma subito, nel corso del primo giro, ecco anche Lang farsi avanti di prepotenza. Da quel momento alla fine le due Mercedes non dovettero essere più sorpassate.

Rivalità fra compagni

Fino al terzo giro rimase primo Caracciola, ma poi Lang passò. Cominciava allora la battaglia fra i due uomini di punta della Mercedes e, nello stesso tempo, la progressiva presa a discrezione di tutti gli altri piloti. Avvenne così che Rosemeyer passasse Varzi per insidiarsi duramente al terzo posto; che Varzi a sua volta, subito alle prese con i freni, dovette difendersi da Nuvoletti che aveva coraggiosamente iniziato l'inseguimento dietro Lang, Caracciola, Rosemeyer e Brauchtsch; che

Stuck, Seaman e Müller, pure impegnati in un serrato duello fra di loro, perdessero lentamente, ma continuamente, terreno. Davanti a tutti Lang e Caracciola divisi da pochi secondi, galopparono avanti. La gara da quel momento conobbe più che altro episodi isolati di lotta, il più appassionante dei quali doveva essere la battaglia serrata fra i due piloti di testa. Fino al 22. giro Lang tenne bravamente il comando, poi una gomma lo costrinse a fermarsi allo stallo e Caracciola tornò primo. Questo episodio non determinò per altro la fine: Lang infatti riprese a girare come un diavolo scatenato, e in breve fu di nuovo alla coda del suo capitano. Dai 30 al 40. giro i due piloti lottarono da pochi metri, Caracciola in testa, Lang immediatamente dietro. A sette giri dalla fine Lang si fermò ancora brevemente allo stallo ed il distacco si fece più netto. Ma il piccolo giovane pilota non aveva ancora finito con le brillanti prodezze, ed eccolo di nuovo in vista di Caracciola. L'ultimo giro vide lottare Caracciola davanti, Lang alla sua coda. Il traguardo sorprese i due separati di un soffio soltanto.

La classifica

1. CARACCIOLA (Mercedes) che somma i km. 306,000 in ore 2,47,54", alla media di km. 131,310;
2. LANG (Mercedes), in ore 2,48,54", media 131,505;
3. ROSEMEYER (Mercedes) (Auto Union), 2,49,18", media 130,198;
4. SEAMAN (Mercedes) in 2,49,50";
5. MULLER (Mercedes) in 2,49,51";
6. VARZI (Auto Union), 2,49,51", giri 45;
7. NUVOLETTI e FARINA (Alfa Romeo) in 2,49,58", giri 49;
8. TROSSI (Alfa Romeo), 2,49,59", giri 47;
9. VAN STOK ad HANSE (Mercedes) in 2,49,59";
10. BALMORISO (Alfa Romeo), in ore 2,49,59".

Ritirati: Farina, al 13. giro; Guidotti, al 24. Brauchtsch, al 36; Blondevit, al 38. Hesse al 43.

Giro più veloce: il 33 di Lang e Caracciola, in 1'11"2, alla media di km. 134,908.

prodezze si esibì in due o tre sorpassamenti che mandarono in sollecchio la folla. Poi Nuvoletti si fermò allo stallo per cedere il volante a Farina, e la gara affinò nelle posizioni di centro terzo assai meno agguerrite.

Le macchine

Sotto il punto di vista tecnico il nuovo successo di Mercedes può considerarsi regolarissimo e più che meritato. Su questo tipo di strade, le macchine della Casa di Stoccarda, anche se forse leggermente meno potenti e nei settori delle Auto Union, consentono infatti un reddito complessivo migliore. Le auto Union, avevano previsto, hanno avuto nelle sospensioni posteriori e nei freni i punti più deboli. Stuck fu il primo a lamentare il

blocco dei freni. Varzi il secondo.

La prova della vecchia Alfa Romeo fu quale si prevedeva: i fattori come potenza e velocità, le vecchie dodici cilindri consentirono al contrario una eccellente difesa nei tratti misti con molte curve. Con una di queste dodici cilindri, Nuvoletti per circa metà corsa poté addirittura rivalleggiare con Varzi, Stuck, Müller, Seaman ed anche ripetutamente superarli; ma era un gioco forzatamente di abilità e di equilibrio che alla lunga non poteva durare.

La nuova dodici cilindri affidata a Guidotti, evidentemente con scopo sperimentale, fece assai male che a Pescara. Il suo rendimento complessivo fu quello di una delle vecchie dodici cilindri; di essa meno potenti ma infinitamente più a punto e più sperimentate. Guido si fermò per una leggera avaria al ponte, la sua posizione era di immediato rinvio a Blondevit che disponeva appunto di una delle vecchie dodici cilindri.

Caracciola ha vinto con autorità, da gran campione quale egli è. Tale suo successo è ineccepibile, ma consente che si metta in tutta la sua luce la gara semplicemente meravigliosa del giovane Lang che a Livorno ha certamente compiuto la più bella e generosa gara della sua carriera. Il secondo posto di Livorno vale per Lang forse assai di più dei successi di Tripoli e dell'Avus.

Rosemeyer ha ancora una volta messo in luce le qualità fondamentali della sua classe, frutto di coraggio spregiudicato e di un senso quasi meraviglioso dell'equilibrio che lo porta apparentemente a sfiorare in ogni curva il limite.

Varzi e Nuvoletti

Varzi, malgrado la classifica, fece un'ottima gara. Ebbe a subire noie per i freni ma non di meno, così non si spostò dal suo stile abituale che è di una rara bellezza. Non una ondata, non una curva sbagliata. Nel finale il caso lo riportò alle prese con Rosemeyer: Varzi superò il rivale.

Nuvoletti fu il solito meraviglioso combattente. Con macchina inferiore fece mitragliare nel tratto misto. Lo si vide compiere prodezze fantastiche come nei suoi giorni migliori e come solo Nuvoletti sa fare. A metà gara, visto inutile il tentativo di sorpasso, cedette il volante a Farina che finì ottimismo della gara in un'efficacia e sicurezza. Trossi fece gara sè, ottimo come continuità di azione e come facilità di guida. Blondevit dovette

MOTOCICLISMO

ALDRIGHETTI vincitore nel Trofeo della Velocità

(Continuazione della prima pag.)

Al 10. giro le posizioni erano le seguenti:
1. Aldrighetti 34'46", media di 172,579; 2. Gall, in 34'58"; 3. Tenni in 35'37"; 4. Woods in 35'50"; 5. Sandri in 35'50" e 6. Ceconi.

Un giro più tardi Aldrighetti doveva fermarsi per il primo rifornimento. Ripartiva dopo 55" in terza posizione e iniziava un inseguimento spettacoloso che doveva ripartire poco dopo sorpassava anche Gall che a sua volta si fermava per rifornirsi di carburante. Aldrighetti passava così in testa e, quando scendeva di macchina a metà del 20. giro per il secondo rifornimento, il vantaggio su Gall era di trentasette secondi.

Al 30. giro le posizioni erano le seguenti:
1. Gall in ore 1,11'15", alla media di km. 165,397; 2. Tenni in 1,12'11"; 3. Aldrighetti in ore 1,12'17"; 4. Sandri in ore 1,12'27"; 5. Woods 1,12'40".

A metà del 22. giro Tenni fra il tripudio della folla passava in tromba Gall. Intanto Aldrighetti, sorpassato lo stesso Gall al 24. giro, si portava ad undici secondi da Tenni per tornare irresistibilmente al comando a quattro giri dalla fine, aumentando poi regolarmente di quattro o cinque secondi per giro il suo vantaggio. Il bravissimo Sandri, dal canto suo con un finale bruciante sollevò il terzo posto all'asso tedesco.

L'arrivo di Aldrighetti era seguito da una vibrante acclamazione. Il Gen. Vaccaro si complimentava con lui e con il costruttore Glera.

NUOVA CASA della MOTO

Via P. Amadese, 12, Roma, Tel. 41851

RICAMBI ACCESSORI PER MOTO

al 11'12" 3. Aldrighetti in ore 1,12'17"; 4. Sandri in ore 1,12'27"; 5. Woods 1,12'40".

A metà del 22. giro Tenni fra il tripudio della folla passava in tromba Gall. Intanto Aldrighetti, sorpassato lo stesso Gall al 24. giro, si portava ad undici secondi da Tenni per tornare irresistibilmente al comando a quattro giri dalla fine, aumentando poi regolarmente di quattro o cinque secondi per giro il suo vantaggio. Il bravissimo Sandri, dal canto suo con un finale bruciante sollevò il terzo posto all'asso tedesco.

L'arrivo di Aldrighetti era seguito da una vibrante acclamazione. Il Gen. Vaccaro si complimentava con lui e con il costruttore Glera.

Nella mattinata, la Guzzi aveva riportato un trifoglio schiacciante nella categoria 250 permettendo così una clamorosa vittoria dell'italiano nel Trofeo Internazionale della Velocità.

Dopo un vano tentativo del tedesco Kluge, le rosse Guzzi di Paganì, Sandri e Tenni si ponevano al comando e, mentre Sandri era costretto al ritiro, i suoi compagni giungevano vittoriosi al traguardo. Interessante la lotta, in famiglia fra Paganì e Tenni. A due terzi di gara, Paganì aveva 2'4 di vantaggio sul trevigiano che, con un inseguimento spettacoloso riusciva a portarsi al 15. giro a solo un quinto di secondo. All'arrivo Tenni e Paganì giungevano velocissimi e appiatti. Il giudice d'arrivo decretava la vittoria di Paganì per neppure mezza macchina.

Le D.K.W. di Kluge e di Winker che dovevano essere le grandi rivelazioni, sono state costrette a cedere la bandiera alla mezza gara.

In quanto alla categoria 350 essa è stata in gran parte decisa da una volta all'inglese Mellors che ha dovuto lottare con Fletcher e con Hambleton. Ma non è senza significato che il 350, portato insieme alle 250, siano state largamente dominate dalle stesse 250 di Paganì e di Tenni.

CLASSIFICA 600:

1. ALDRIGHETTI (Glera), che compie i 300 km. in ore 1,46'29", media 169,029; 2. TENNI (Guzzi), in 1,48'17"; 3. SANDRI (Guzzi) in 1,47'37"; 4. GALL (BMW), in 1,48'47"; 5. WOODS (Guzzi), in 1,50'47"; 6. LAY (BMW) in 1,49'04". Fermato al 29. giro; 7. SERAFINI (Bianchi), in 1,47'00". Fermato al 28. giro.

Giro più veloce: il 16 di Aldrighetti, in 2'27".

Ritirati: Corsey all'11. giro; Villi (caduto senza conseguenze) al 4. giro; Mellors, all'8. giro; Latca al 13. giro; Andra al 3. giro.

CLASSIFICA del Trofeo Internazionale di Velocità:

1. Italia: Paganì (Guzzi 250), Aldrighetti (Glera 500), Tenni (Guzzi 300); 2. Germania: Kluge (DKW 250), Fleischmann (NSU 350), Gall (BMW 500).

La riunione di Colonia

EDER batte BURATTI ma il verdetto non convince

Catenacci, ferito al sopracciglio, è costretto a ritirarsi di fronte ad Hower

COLONIA, 12.

A una settimana dalla sua molto discussa vittoria su Faustor Roso, Gustavo Eder ha incontrato un altro pugile italiano: il romano Ercolie Buratti. Anche questa volta i giudici hanno assegnato la vittoria al campione tedesco, ma non si può affermare che l'incontro abbia avuto uno svolgimento molto regolare, perché la riunione, svoltasi nello Stadio del Ghiaccio, non è stata favorita dal tempo e le tre ultime riprese si sono svolte sotto una fitta pioggia. Il quarto non era, infatti, protetto contro le intemperie dei pesi massimi, il nostro Catenacci, opposto all'ex campione di Germania Hower, è stato costretto al ritiro alla 4. ripresa, avendo riportato una ferita all'arco sopraccigliare.

PALLA A NUOVO

Il campionato di prima divisione

Gur Catania* e Italia Palermo 4-2 (scoppe)

B. N. Napoli 6. C. F. Bari* 6-3 Fiorentina-Assi (rinvio)

NINO CANTALAMESSA Direttore responsabile

Pietro Petresilli - Redattore Capo

Stabilimento Tipografico S. A. I. G. Telefono 64-202

La PALLA perfetta a chiusura invisibile per gioco calcio, pallacanestro, pallavolo, ecc.

Il Ballone della NAZIONALE ITALIANA - SCARPE per gioco calcio a suola flessibile adottate dai migliori giocatori. RETI per tutti gli sport.

BASTONCINI e ROTELLE di qualità, per SCI.

In vendita presso i migliori negozi.

Società Italiana Superball V.S.

Marcia Reg. 1927/20525

LAVAGNA (Genova)

Istituto TROISE

fondato nel 1856 - NAPOLI - Via Pignatelli 15 a S. Giovanni Maggiore - Telef. 25251

Si ricorda alle famiglie ed alunni che dal 1. Settembre sono aperte le iscrizioni ai corsi di Ginnasio, Liceo Classico e Scientifico, Istituto tecnico, Magistrale, Classi elementari - Chiedere programmi - Massima convenienza nelle rette.

TUTTI I MODELLI DELLA MONDIALE MOTO

In vendita esclusiva presso l'Agenzia

REIF

250 e 500 cmc.

TIPI GRAN TURISMO ELASTICI E RIGIDI

DI TUTTI I MODELLI CON E SENZA CARROZZERIA

ROMA NAPOLI

VIA VELLETRI 16-22 PIAZZA VITTORIA 11-12

L'ORGANIZZAZIONE CHE DA LA MASSIMA FIDUCIA

PARTI DI RICAMBIO ORIGINALI