

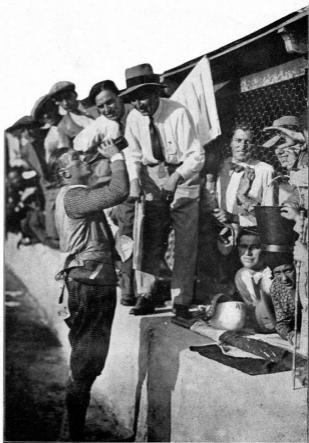
me in moto, è un godimento. Egli curva con una competenza e una precisione ineguagliabili. Altri campioni ottengono ed ottennero anche oggi, fin che non vennero eliminati, le sue stesse velocità, però non appaiono in possesso d'uno stile così perfetto.

Ora Varzi ha attinto tutte le mète. Niente gli resta più a desiderare se non di progredire. Per appagare la sua sete d'affermazioni, pur così seria e dignitosa in ogni manifestazione, Varzi dovrebbe passare all'aeroplano.

A differenza degli anni scorsi, la vittoria nella categoria 500 non è toccata all'uomo che, approfittando dell'eliminazione dei più veloci, abbia saputo farsi avanti al momento opportuno, in virtù della propria resistenza. L'unico superstita ha vinto, come s'è detto, a tempo di record. Nei primi cento chilometri vertiginosi, quando la media girava intorno ai 150 all'ora — 150 all'ora, che vuol dire 160 almeno sulla pista! — altri due uomini si sono imposti assieme al vincitore: Pietro Ghersi e Bandini.

Trascorrevano divisi da pochi metri; Ghersi un po' più avanti, Bandini alla ruota di Varzi, destando nella folla brividi d'entusiasmo. La 500 si imponeva con tutta la potenza di cui può disporre. Nuvolari, primo delle 350, e che pure sfiorava su un giro i 140, sembrava non esistere. In effetti il duello fra mezzo litro e trecentocinquanta è completamente mancato. La maggiore cilindrata s'è rifatta ad usura degli smacchi patiti negli ultimi anni. Ma s'è rifatta pagando anch'essa un largo contributo alla infida dea della velocità, tanto che né la Motosacoche di Ghersi, né la Rudge di Bandini, potevano reggere oltre un quarto della corsa. Peccato, perché i due avversari sfortunati nulla avevano da invidiare al vincitore quanto ad audacia e velocità. Ghersi e Bandini sono stati battuti soltanto sul terreno della resistenza.

Dopo il decimo giro la corsa s'è trascinata penosamente in una sequela lacrimevole di ritiri... Nean-



Achille Varzi si.... rinfresca dopo i 400 chilometri di corsa vittoriosa.

che i « piazzati », pur moderando la velocità, hanno potuto reggere al durissimo sforzo iniziale.

La partenza aveva causato un'altra amara delusione: la Guzzi di Arcangeli non s'avviava, ed egli perdeva mezzo giro sui compagni.

Lo svantaggio è stato naturalmente aumentato dalla infernale galoppata dei tre *leaders*, e come la macchina non gli rendeva bene, Arcangeli, col cuore in gola, ha dovuto ritirarsi.

Non v'è stato, così, quel duello industriale italo-britannico che gli

spettatori s'auguravano, e che doveva essere nelle previsioni. L'industria svizzera ha preso il nostro posto con la Motosacoche, ma anch'essa non ha potuto opporsi a lungo alle macchine inglesi. Non miglior sorte è toccata al tedesco Klein, arrestato inesorabilmente proprio quando aveva conquistato la seconda posizione. La Sumbeam, la trionfatrice del Tourist Trophy, ha raccolto la quarta vittoria consecutiva nel Gran Premio delle Nazioni; di cui lo stesso Varzi iniziava la serie nel 1926, seguito nel 1927 da Arcan-