

La soluzione Mercedes ha trovato degli imitatori. Alle verifiche della Mille Miglia si è presentata infatti questa originale vettura Renault «4 CV.» carrozzata alla Mercedes.

Trintignant. La media ancora rispettabilissima (dato il tempo passivo): Km. 110 e 677. Nemmeno la Futa e la Raticosa riuscivano a fermare Manzon, che a Bologna aveva ancora una media di Km. 106,615. Il vantaggio sulla diretta competitorice (la bionda Gilberte) era salito a quasi mezz'ora. In compenso però il gruppo delle Dauphine si era ricomposto e la D.B. di Carpentier era sparita dalle prime posizioni. A Radicofani intanto era ribaltato il belga Frère (il ché spiega il suo ritardo), che tuttavia poteva proseguire dopo aver perduto tempo prezioso. A Modena si ritirava anche la Panhard di Guilhaudin, che dopo un inizio promettente, era stata relegata nelle posizioni di rincalzo. A Brescia giungeva primo Manzon alla bella media di Km. 109,356. Quindi il regolarissimo quartetto delle Dauphine al secondo, terzo, quarto e quinto posto, sempre capitanato dalla Thirion.

Eccellente quindi l'exploit della D.B., quanto eccellente la prova di regolarità veloce offerta collettivamente dalle Dauphine.

Nelle due classifiche separate, la Dau-

phine è prima fra le vetture turismo di serie speciali (media Km. 105,976) con Gilberte Thirion. Nella gran turismo, Manzon è primo con la D.B., seguito dal compagno di squadra Parmentier.

Lotta in famiglia nella 1100 cc.

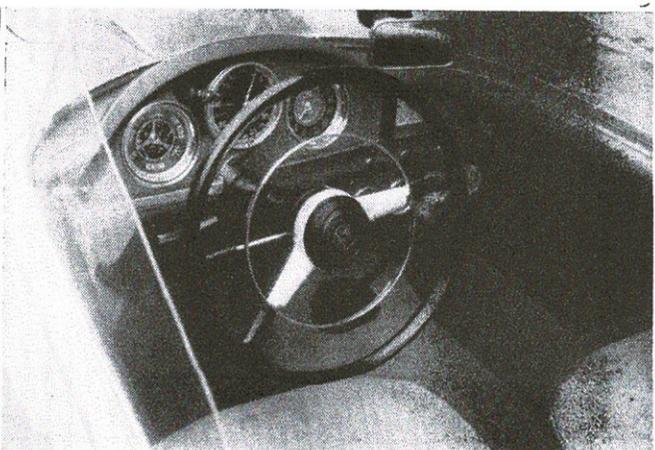
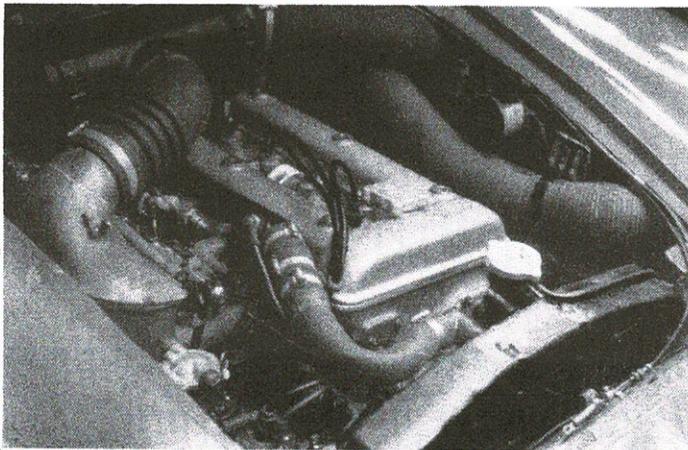
Gli organizzatori bresciani — per dare la possibilità ai moltissimi «milcentisti» con o senza T.V. di competere ad armi pressochè pari — avevano istituita la classe 1100, alla quale erano iscritte quasi tutte «103», «T.V.», qualche elaborata da Zagato e Farina e qualche «Appia». Si trattava in effetti di una sottoclasse, però ben nutrita e fornita di gente usa a camminare col piede «a tavoletta».

Non sono mancate quivi — come ogni anno — le sorprese a ripetizione, le sconfessioni dei pronostici più oculati, le rivelazioni. La classifica cambiò spessissimo il nome dell'alfiere, la selezione dura ed implacabile.

Partiva in testa una vecchia conoscenza della Mille Miglia; la coppia Zanetti-Adria, che prima di Verona però doveva

cedere il passo all'equipaggio Merlotti (Zagato), che marciava alla media 137,403. A Padova però Merlo e Faveo avevano già cominciato a perdere terreno e Zanetti-Adria erano primi dinanzi a Massari-Gatti e Mandrini-Bertassi. Manzon intanto aveva abbandonato un compagno, che era nel novero dei favoriti, la coppia Alquati-Caporali di Cremona. Sempre a Verona anche Casali-Mandrini erano fuori causa. A Ravenna sempre al comando Zanetti (media di oltre 130 Km.) seguito da Massari-Gatti, Mandrini-Bertassi e Giacometti-Angeli, che erano stati al comando durante un periodo prima di Padova. A Pescara infatti Giacometti ed Angeli si riportavano in precedendo Massari-Gatti, un equipaggio rivelatosi come valorosissimo in questa classe. Ad Antrodoto il grosso gruppo Zanetti-Adria sulla prestigiosa 2000 scompariva in quanto la forte coppia di Merlo e Faveo aveva preferito ritirarsi. Cosicché a Roma si verificava una nuova rivoluzione nelle posizioni: Scarfiotti passava al comando (media 117,468), Marconi era secondo, Mandrini-Bertassi (regolarissimi) e Scariotti terzi ed incuranti degli sconvolgimenti.

A Siena, Mandrini riacciuffava il comando, cosicché la tormentatissima graduatoria dei milcentisti appariva ancora ricalcata; secondo Scarfiotti a circa 4', Fania-Maggio, 4. Marconi e quinti Neri-Gatti. Sulla discesa dei Falciani (100 Km.) Faggi infilava dritta la via del ritorno, mentre Scarfiotti riprende il comando. Fania intanto continuava l'inseguimento migliorando ancora il tempo complessivo. Ormai però Scarfiotti aveva corsa vinta e sulla Futa e Raticosa non si faceva raggiungere, cosicché a Brescia lo salutavano vincitori Fania-Maggio (108,979), tutt'altro che disprezzabile. L'equipaggio Fania-Maggio infatti si era portato in seconda posizione, dietro a Mandrini-Bertassi si erano ripresi il terzo posto e Massari-Gatti il quarto. A Brescia le vetture separate Scarfiotti era primo in classifica di turismo di serie speciali e cedeva Fania-Maggio, Mandrini-Bertassi e Scrivani-Razzini. In quinta posizione l'equipaggio ben noto ai pubblici degli autodromi e delle corse su strada più, per le sue imprese intrinseche, per la sua sione e per il tifo addirittura spasmodico quello avente come primo pilota l'austriano, ma sempre in gamba, Rocco Larcon, conduttore della vecchissima guardia. Nella Gran Turismo, l'equipaggio



Due dettagli della nuova Giulietta Sprint Veloce speciale portata sperimentalmente in gara alla Mille Miglia da Consalvo Sanesi su cui non è possibile pronunciarsi dato che la prova è stata interrotta da una uscita di strada. A sinistra il motore ed a destra posto di guida con quadro degli strumenti. Osservando il contagiri si rileva che il regime a cui si poteva spingere il motore oscillava tra i 6000 ed i 6500 giri.