

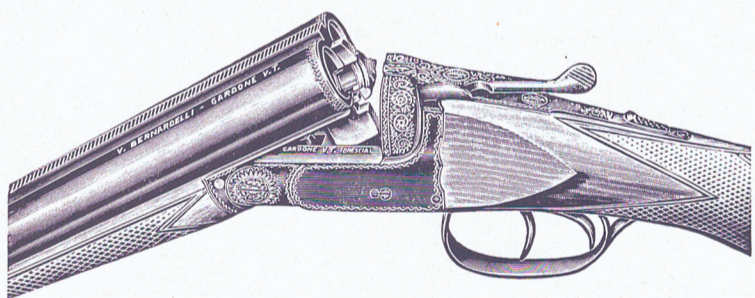


*in
bocca
al
lupo!*

... ma con un fucile
che ispiri piena fiducia
per la sua qualità

Le armi Bernardelli rappresentano oggi quanto di meglio si possa desiderare
in materia di sicuro rendimento — qualità controllata — alto valore intrinseco

chfedetene ragguagli all'armaiolo di fiducia oppure direttamente alla



S. p. A. **VINCENZO
BERNARDELLI**

fabbrica d'armi casa fondata nel 1865

Brescia GARDONE V. T. Italia



In piazza della Vittoria durante le veri-
fiche: il comm. Giulio Binda e il conte
Ayro Maggi a colloquio con Alberto
Azzari.

Il "tre litri"

Sebbene sia difficile dire, al mome-
nto, con quali tipi di vetture i maggiori
risultati siano stati raggiunti alla XXII Mille Miglia, è nono-
stante vero che, giacché già si conoscono, in
alcuni casi, gli orientamenti costruttivi di
quest'anno. Teniamo a precisare, tut-
tavia, che non promettiamo in alcun modo di tentare
di segnare le caratteristiche dei veicoli
che saranno schierati il 1 maggio nella
sulla scorta delle notizie di cui dispo-
niamo stabilire un punto fisso: la ci-
clicazione sportiva sembra decisamente orientata
ciò che, si pensa, meglio con-
ferma alle caratteristiche dei percorsi str-

*in
bocca
al
lupo!*

... ma con un fucile
che ispiri piena fiducia
per la sua qualità



In piazza della Vittoria durante le verifiche: il comm. Giulio Binda e il conte Agostino Maggi a colloquio con Alberto Accari

Insegnamenti della Mille Miglia

Il "tre litri" è il motore per le più dure corse su strada

Sebbene sia difficile dire, al momento in cui scriviamo, con quali tipi di vetture i maggiori costruttori parteciperanno alla XXII Mille Miglia, è nondimeno possibile prevederlo giacché già si conoscono, nella maggioranza dei casi, gli orientamenti costruttivi di ciascuna fabbrica per quest'anno. Teniamo a precisare, tuttavia, che non ci ripromettiamo in alcun modo di tentare di passare in rassegna le caratteristiche dei veicoli che, presumibilmente, saranno schierati il 1 maggio nella corsa bresciana ma, sulla scorta delle notizie di cui disponiamo oggi, possiamo stabilire un punto fisso: la cilindrata delle vetture sport sembra decisamente orientarsi verso i 3000 cc., cilindrata che, si pensa, meglio confà e meglio si adatta alle caratteristiche dei percorsi stradali classici. Questo

assunto interessa particolarmente la Mille Miglia: ecco perchè ci accingiamo a svolgerlo nella speranza che la cosa possa riuscire interessante ad un pubblico così competente e così edotto come quello che segue questa nostra corsa tradizionale.

Pur non essendo improbabile che la Ferrari o qualche privato impieghi macchine di 4950 o 4500 cc. di cilindrata, il mezzo « ufficiale » di cui il costruttore modenese si varrebbe dovrebbe essere la 6 cilindri 3750 il cui esordio è avvenuto, come si ricorderà, in occasione della 1000 Km. di Buenos Aires, prima prova valevole per il campionato mondiale marche. Questa vettura - sempre limitandoci ai tipi che con ogni probabilità verranno impiegati ufficialmente dai costruttori - dovrebbe costituire

S. p. A. **VINCENZO
BERNARDELLI**

fabbrica d'armi casa fondata nel 1865

Brescia GARDONE V. T. Italia



Piazza della Vittoria nei giorni della Mille Miglia: recinti delle verifiche pieni di macchine, folla ovunque e nel fondo, sotto la torre dell'orologio, il gigantesco quadro dei partenti

E' interessante notare che il motore adottato in questa macchina è il primo 6 cilindri costruito da Ferrari ed è anche interessante notare che, stando alle potenze specifiche normalmente raggiunte nei motori Ferrari, esso dovrebbe erogare intorno ai 300 CV.

Di cilindrata pressochè consimile al 6 cilindri Ferrari è il 6 cilindri della Jaguar tipo «D» che denuncia, com'è noto, 3500 cc. e una potenza di 215-230 CV. Caratteristica particolare di questa macchina è l'impiego dei freni a disco ai quali venne in gran parte attribuita la vittoria ottenuta dalle macchine inglesi nella 24 Ore di Le Mans del 1953.

Vi sono, poi, almeno 4 marche che prenderanno parte o dovrebbero prendere parte alla M. M. con i veicoli di 3000 cc. Esse sono: Mercedes (Motore 6 cilindri ad iniezione diretta), Aston Martin (Motore a 6 cilindri), Maserati (Motore a 6 cilindri), Ferrari (Motore a 4 cilindri). Ora, scorrendo la storia della Mille Miglia noi vediamo che ben 10 vittorie, in questa corsa, sono state conseguite da vetture comprese tra una cilindrata di 2000 e 3000 cc., 6 vittorie da macchine oscillanti da 1501 a 2000 cc., 2 vittorie da macchine comprese tra 4001 e 5000 cc., il veicolo di maggior cilindrata della XXII Mille Miglia.

1 vittoria da una macchina eccedente di poco i 3000 cc. (la Lancia di Ascari nel 1954), 1 vittoria da una macchina di 1500 cc. e una vittoria da una macchina di oltre 7000 cc.

Gli estremi sono costituiti, da un lato dall'Alfa Romeo 1500 di Campari-Ramponi (1928, media Km. 84,128), dall'altro dalla Mercedes di oltre 7000 cc. di Caracciola-Sebastian (1931, media Km. 101,146).

Va notato che il periodo più fulgido della cilindrata di 3000 cc. è quello anteguerra. E' nel 1932 che si registra, per merito di Borzacchini-Bignami, una vittoria di una macchina compresa in tale cilindrata. Si trattò della 2300 Alfa Romeo con cui il grande corridore ternano riuscì a cancellare la sconfitta subita dalla fabbrica milanese nella corsa dell'anno precedente vinta dalla poderosa Mercedes di Caracciola. L'anno seguente fu la volta di Nuvolari-Compagnoni; ancora al volante della 2300 Alfa Romeo, ma la media di Borzacchini non venne battuta, impresa che invece riuscì nel 1934 a Varzi-Bignami (Alfa Romeo 2600). Ancora un miglioramento nella media, l'anno successivo, e nuova vittoria di una vettura sino a 3000 cc. (Pintacuda-Della Stufa su Alfa Romeo), ma lo striminzito margine realizzato, a proprio favore, da





da una macchina eccedente di poco i 3000 cc. di Ascari nel 1954), 1 vittoria da una macchina di oltre 7000 cc. e una vittoria da una macchina di oltre

si sono costituiti, da un lato dall'Alfa Romeo Lampari-Ramponi (1928, media Km. 84,128), e dall'altro dalla Mercedes di oltre 7000 cc. di Caracciola-Varzi (1931, media Km. 101,146).

che il periodo più fulgido della cilindrata di quello anteguerra. E' nel 1932 che si registra la vittoria di Borzacchini-Bignami, una vittoria di una macchina compresa in tale cilindrata. Si trattò della vittoria di Alfa Romeo con cui il grande corridore ternano riuscì a superare la sconfitta subita dalla fabbrica milanese l'anno precedente vinta dalla poderosa Mercedes di Caracciola. L'anno seguente fu la volta di Varzi-Bignami; ancora al volante della 2300 Alfa Romeo la media di Borzacchini non venne battuta, ma fu invece riuscito nel 1934 a Varzi-Bignami (media 2600). Ancora un miglioramento nella media, e nuova vittoria di una vettura siciliana (Pintacuda-Della Stufa su Alfa Romeo), ma con un margine realizzato, a proprio favore, da



Il regista americano Hathaway sta girando le scene della punzonatura della Mille Miglia per il film « Il corridore » che è già stato proiettato sugli schermi degli Stati Uniti.

quest'ultima coppia subisce un duro assalto nel 1936 con la vittoria di Brivio-Ongaro che portano al successo, ancora una volta, una macchina compresa in questa cilindrata (Alfa Romeo, media 121,622). Nel 1937 Pintacuda ripete la brillante prestazione di due anni prima, ma la media è sensibilmente più bassa di quella realizzata da Brivio. Comunque si assiste al 6° successo consecutivo di una vettura sino a 3000 cc. Particolare curioso, Pintacuda-Mambelli realizzano una media di appena 6 metri inferiore a quella stabilita dal Pintacuda stesso due anni prima. Infine, prima dello scoppio della guerra, la più belle e più significativa delle vittorie di una macchina sino a 3000 cc. è quella di Biondetti-Stefani, nel 1938, alla straordinaria media di 135,391 Km. l'ora, media che ha resistito per moltissimi anni. Fu questa, indubbiamente, una delle più belle imprese del caro pilota scomparso ultimamente.

La cilindrata sino a 2000 cc. ha conosciuto, anch'essa, il suo periodo migliore nell'anteguerra ed è singolare notare che fu proprio una macchina di questa cilindrata a figurare per prima sull'albo d'oro della Mille Miglia. Si trattò, nell'ormai lontano 1927, della O.M. di Minoia-Morandi e il caso volle che fosse ancora una macchina di 2000 cc. quella che vinse l'ultima edizione anteguerra della corsa bresciana: la B.M.W. di Hanstein-Baumer. Com'è noto questa edizione si effettuò su circuito e viene considerata come a se stante nel quadro della grande manifestazione. Nel 1929 e nel 1930 il successo fu ancora di una macchina sino a 2000 (le Alfa Romeo 1750 di Campari-Ramponi, prima, e di Nuvolari-Guidotti poi) i quali riuscirono, entrambi, a migliorare la media generale della corsa. Per la storia, Nuvolari-Guidotti furono i primi a superare i 100 Km. l'ora di media. Questo eccezionale risultato fu conseguito nel 1930, cioè in occasione della 4ª edizione della prova.

Nelle 13 edizioni anteguerra (nel 1939 la corsa non venne disputata) si ebbero, dunque, 7 vittorie di macchine sino a 3000 cc., 4 vittorie di macchine sino a 2000, 1 vittoria di una macchina di 1500 cc. (l'Alfa Romeo di Campari-Ramponi nel 1928) e una vittoria di una macchina di oltre 7000.

Nel dopoguerra si è avuta ancora una prevalenza della classe sino a 3000 con 3 vittorie; due vittorie hanno ottenuto sia le macchine di 2000 cc. sia quelle comprese tra una cilindrata di 4000 e 5000 cc. e una vittoria, infine, una macchina di 3000-4000 cc.

Subentrando, nella storia della corsa, il nome di una marca nuova (Ferrari con Biondetti-Navone) è ancora una macchina di 2000 cc. ad imporsi in questa corsa. Per due anni consecutivi la vittoria è sua (1948 e 1949), poi tornano a prevalere le vetture sino a 3000 cc. (come già nella prima edizione del dopoguerra) per merito di Marzotto-Crosara e, nel 1952, di Bracco-Rolfo. Nel 1951 il successo va ancora ad una vettura di grossa cilindrata, la Ferrari 4100 di Villoresi-Cassani e con un mezzo della stessa cilindrata si impongono Marzotto-Crosara (1953) nell'edizione che vide, dopo anni, il crollo del vecchio record di Biondetti. Nell'ultima edizione, per concludere, è la Lancia 3300 di Ascari a vincere la prova, sicchè si ha

di nuovo una diminuzione della cilindrata relativamente alla macchina vincitrice.

E' chiaro che questo riepilogo della storia della Mille Miglia non ha la pretesa di dimostrare nulla di particolare: si ripromette, semmai, di tracciare un grafico con tante curve quante sono le cilindrature delle macchine vittoriose nella corsa. E' evidente che ove si volesse stabilire quale mezzo meglio si adatti al percorso della Mille Miglia, si dovrebbe parlare più giustamente di potenze, nel qual caso, nella nostra rassegna, avremmo dovuto tener conto anche di quei motori che, nell'anteguerra, erano muniti di compressore. E la Mille Miglia ne ha visti molti sulle sue strade.

Certo un accostamento è possibile tra cilindrata e potenza ove si tenga conto delle specifiche raggiunte nei motori del dopoguerra. Giacchè non è impossibile, ai costruttori odierni, toccare i 90 CV per litro di cilindrata, anche con motori alimentati con normale super-carburante del commercio, si potrebbe dedurre che con l'andare del tempo la Mille Miglia dovrebbe registrare una diminuzione costante delle cilindrature partendo dal presupposto che le strade su cui si svolge la corsa non dovrebbero consentire l'utile impiego di potenze che eccedano un determinato valore. Questo valore dovrebbe aggirarsi, relativamente alla corsa bresciana, intorno ai 250 CV. che riteniamo fosse la potenza della macchina con cui Giannino Marzotto e Crosara stabilirono la media record nel 1953. Mette conto di riprendere in questa sede un discorso aggiornato più volte dopo la conclusione dell'edizione dello scorso anno. Ci fu chi ritiene, noi compresi, come l'eccezionale cilindrata di certe macchine impiegate nella corsa (e quindi la loro eccezionale potenza) non fossero utilmente sfruttati in una manifestazione come la Mille Miglia. I fatti dimostrarono la fondatezza di questa opinione senza, tuttavia, che taluni tecnici di grande valore si convincessero, a loro volta, di questa verità. Il concetto da essi opposto suonava così: « una grossa cilindrata viene impiegata raramente al limite delle sue possibilità con utile risparmio, quindi, di tutto il complesso ».

Ma la potenza non è tutto: il mezzo, pensiamo noi, deve essere un tutto armonico e, nella Mille Miglia, si richiede soprattutto un veicolo agile e maneggevole.

Certo, in 28 anni di storia la Mille Miglia ci ha fatto assistere ad enormi progressi in campo automobilistico, ma se proprio ci rifacciamo alle condizioni del 1927 e teniamo conto, soprattutto, dello stato delle strade su cui si svolse la prima edizione dobbiamo convenire che la « parca » O.M. di Minoia-Morandi era già un mezzo formidabile e che le prestazioni da essa offerte non sfigurano affatto in confronto a quelle di cui gli odierni mezzi sono capaci.

Quando alle cilindrature, per riprendere il discorso che ci ha spinti a scrivere queste note, noi pensiamo che di qui a due anni, quando si chiuderà il primo ciclo trentennale della grande corsa, la curva delle cilindrature tornerà probabilmente al punto di partenza o non passeranno ancora molti altri anni perchè ciò avvenga. E potremo considerare allora la Mille Miglia un'opera interamente compiuta.

Piero Casucci



una diminuzione della cilindrata relativamente
china vincitrice.

che questo riepilogo della storia della Mille Mi-
ha la pretesa di dimostrare nulla di particolare:
ette, semmai, di tracciare un grafico con tante
ante sono le cilindrata delle macchine vittoriose
sa. E' evidente che ove si volesse stabilire quale
meglio si adatti al percorso della Mille Miglia, si
parlare più giustamente di potenze, nel qual ca-
nostra rassegna, avremmo dovuto tener conto
quei motori che, nell'anteguerra, erano muniti
essore. E la Mille Miglia ne ha visti molti sulle
e.

accostamento è possibile tra cilindrata e poten-
tenga conto delle specifiche raggiunte nei moto-
poguerra. Giacchè non è impossibile, ai costrut-
rni, toccare i 90 CV per litro di cilindrata, an-
motori alimentati con normale super-carburante
mercio, si potrebbe dedurre che con l'andare del
Mille Miglia dovrebbe registrare una diminuzio-
te delle cilindrata partendo dal presupposto che
su cui si svolge la corsa non dovrebbero con-
tile impiego di potenze che eccedano un deter-
alore. Questo valore dovrebbe aggirarsi, relati-
alla corsa bresciana, intorno ai 250 CV. che rite-
sse la potenza della macchina con cui Giannino
e Crosara stabilirono la media record nel 1953.
to di riprendere in questa sede un discorso ag-
più volte dopo la conclusione dell'edizione dello
no. Ci fu chi ritiene, noi compresi, come l'ecce-
cilindrata di certe macchine impiegate nella cor-
di la loro eccezionale potenza) non fossero util-
tuttati in una manifestazione come la Mille Mi-
i dimostrarono la fondatezza di questa opinione
tavia, che taluni tecnici di grande valore si con-
o, a loro volta, di questa verità. Il concetto da
sto suonava così: « una grossa cilindrata viene
raramente al limite delle sue possibilità con
armio, quindi, di tutto il complesso ».

tenza non è tutto: il mezzo, pensiamo noi, deve
tutto armonico e, nella Mille Miglia, si richie-
tutto un veicolo agile e maneggevole.

28 anni di storia la Mille Miglia ci ha fatto as-
enormi progressi in campo automobilistico, ma
ci rifacciamo alle condizioni del 1927 e tenia-
soprattutto, dello stato delle strade su cui si
prima edizione dobbiamo convenire che la « par-
di Minoia-Morandi era già un mezzo formida-
le prestazioni da essa offerte non sfigurano af-
onfronto a quelle di cui gli odierni mezzi sono

lle cilindrata, per riprendere il discorso che ci
a scrivere queste note, noi pensiamo che di qui
i, quando si chiuderà il primo ciclo trentennale
de corsa, la curva delle cilindrata tornerà pro-
e al punto di partenza o non passeranno ancora
anni perchè ciò avvenga. E potremo conside-
a la Mille Miglia un'opera interamente com-

Piero Casucci

*“...non s'arresta
chi a stella è fiso...”*



PETROL CALTEX

**SIDERURGIA · CHIMICA
ELETTRICITA' · RAPPRESENTANZE**

S.C.E.R. S.R.L.
MACCHINE UTENSILI

F. I. C. E. P. - GAZZADA
GARAVAGLIA - BUSTO ARSIZIO
MASERATI - MODENA
NOVISA-FIAMME - NOVI LIGURE
ROCHE - MILANO
S. A. F. O. P. - PORDENONE
TRIULZI - MILANO
UTITA - ESTE
VISA - VOGHERA
ZOCCA - COMO
INCONTRERA & WENNINGER - MILANO
FLEX IMPERO - MILANO
UTENSILERIA NAZIONALE ED ESTERA

**SCER
BRESCIA**

via Solferino 8 F telefono 9586

COMMISSIONARIA

FIAT

AUTORIZZATA

SAVA

VENDITA RATEALE

DITTA

F.lli BERTOLOTTI

di ROBERTO BERTOLOTTI & FIGLI

BRESCIA

Viale Venezia N. 20

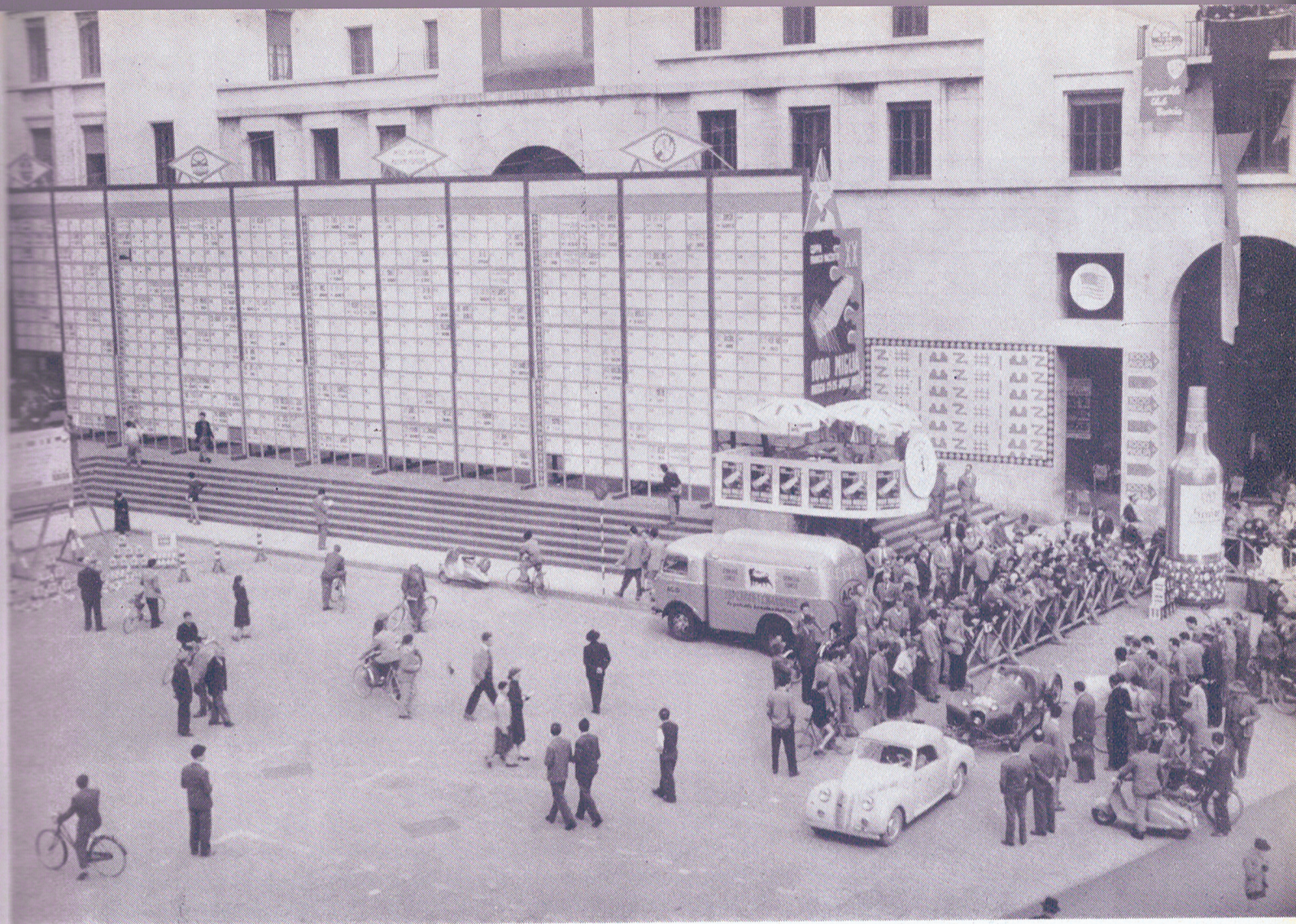
Telefoni { Garage ed Ammin. 25-91
Officina Riparazioni 70-41
Magazzino Ricambi 35-71



Il gigantesco tabellone delle punzature
in Piazza della Vittoria

*la
mille miglia
sotto
inchiesta*

F. I. C. E. P. - GAZZADA
 GARAVAGLIA - BUSTO ARSIZIO
 MASERATI - MODENA
 NOVISA-FIAMME - NOVI LIGURE
 ROCHE - MILANO
 S. A. F. O. P. - PORDENONE
 TRIULZI - MILANO
 UTITA - ESTE
 VISA - VOGHERA
 ZOCCA - COMO
 INCONTRERA & WENNINGER - MILANO
 FLEX IMPERO - MILANO
 UTENSILERIA NAZIONALE ED ESTERA



■ gigantesco tabellone delle punzonature
 ■ Piazza della Vittoria

AUTORIZZATA

SAVA

VENDITA RATEALE

LOTTI

& FIGLI

Telefoni { Garage ed Ammin. 25-91
 { Officina Riparazioni 70-41
 { Magazzino Ricambi 35-71

*la
 mille miglia
 sotto
 inchiesta*

Che cosa è dunque la Mille Miglia? E' certamente l'impresa più folle e spericolata dei nostri giorni, per cui l'uomo moderno vede nel minor spazio di tempo, la maggior quantità di cose. Vi pare sciocca la mia definizione? A me no, anzitutto perchè l'ho immaginata io, in secondo luogo perchè opino che essa risponda in pieno alla realtà dell'impresa. Qual'è, vi prego dirmi, quel viaggio compiuto con mezzi terrestri e su quattro ruote ancorate al terreno, che possa nel fulmineo decorso di poche ore, far vedere a chi lo compie mezza Italia, contare un gruppo imponente di venticinque almeno città tra grandi e piccole; le più belle e pittoresche del nostro paese, passare dall'aria pungente delle Alpi, al dolce sole di Roma, varcare un numero indefinito di fiumi, godere la vista dei monti, del piano, del mare, senza staccare la mano dal volante e l'occhio dall'orizzonte mirabile?

Io non voglio con questo affermare che il percorrere mille miglia a velocità di espresso sia il sistema più pratico e più educativo di viaggiare allo scopo di veder mondo e di farsi un corredo di cose belle e rare, ma evidentemente il pilota dopo la pazzesca cavalcata ritorna al traguardo; gli occhi saturi di visioni grandiose, il cervello zeppo di ricordi deliziosi, il cuore caldo di tante avventure vissute.

Ed io posso concludere che la « Mille Miglia » oltre che essere una non comune prova di ardimento, capace di galvanizzare e temprare alle maggiori battaglie l'animo di chi la compie, è una fonte inesauribile di dolci emozioni che ci vengono dall'incessante sovrapporsi di rapidissime, varie, e sconvolgenti impressioni.

Personalmente io preferisco viaggiare adagio, comodamente seduto in un buon treno (meglio se in prima classe) o in una ricca automobile e se le mie sensazioni sono più povere di mordente e di intensità, sono certamente più durature e quindi nelle migliori condizioni per essere gustate ed apprezzate dall'uomo comune.



L'ing. Neubauer che quest'anno guida lo squadrone della Mercedes con un solo miraggio: la vittoria

Quando io assisto al passaggio della grande gara, penso invariabilmente se sia meglio farla o non farla, e da questo mio assillante dubbio risalgo alla vecchia e pur sempre presente ed insoluta questione, e cioè se le corse siano o no necessarie per il progresso della tecnica automobilistica. La battaglia pro e contro sta ormai assumendo l'importanza della guerra dei cento anni e, probabilmente, anche col trascorrere dei secoli non avrà mai fine.

Vediamo un po' che cosa dice la Doxa in materia. La Doxa, ognuno lo sa, è quella benemerita azienda che esplica la sua attività nel rivolgere al maggior numero di brave persone, uomini, donne, giovani, vecchi, bianchi, rossi o mori le più svariate domande e, tirate le somme, a dare un giudizio sulla necessità che il tale fatto avvenga o non avvenga. Naturalmente l'inchiesta condotta a termine con sistemi nuovi ed interessanti, lascia abitualmente il tempo che trova, ma comunque esprime in modo abbastanza probante il giudizio della opinione pubblica e può essere come forse avviene in America, un sano avvertimento diretto ai governanti, che da questi intelligenti sondaggi possono acquistare molta esperienza ed evitare tante sciocchezze.

Vediamo un po' che cosa hanno risposto gli interpellati e se, partendo dalla loro opinione possiamo formarci un esatto concetto sulla necessità o meno di lanciare sulla strada a velocità di treno lampo, un qualche centinaio di energumeni aspiranti al titolo di campione. Quali furono le domande rivolte ai cittadini italiani?

Primo quesito: « è lei favorevole o no, al fatto che una corsa possa impunemente far sospendere il traffico stradale, a suo esclusivo uso e vantaggio? » Ebbene malgrado le mormorazioni di tutti contro il sopruso, la statistica ha dato uno sconcertante risultato. Solamente il 25 per cento degli automobilisti interrogati ha giudicato che sia necessario impedire questa arbitraria occupazione di suolo pubblico da parte degli sportivi. Tra i pedoni solamente il 20 per cento si è pronunciato contro. Si vede dunque che il 70 per cento circa di cittadini che circolano, sono amatori della « Mille Miglia » e disposti a subire qualunque limitazione di libertà purchè essa si compia. E questo in netto contrasto colla risposta data riguardo alla maggiore o minore pericolosità delle corse.

Badate però a non illudervi. Qui si tratta di cittadini italiani che giudicano le cose di casa loro. Che, se badiamo alle infinite lettere di fiera protesta che giungono tra noi dalle più lontane e vicine parti del mondo, vi persuaderete che il forestiero il quale giunge sul nostro bel suolo, in fuggevole rapida vacanza, sente tutto il tremendo sconcerto che gli procura il fatto di dover sostare mezza o anche una intera giornata in un paesello qualunque in attesa che quei signori, siano delle « Mille Miglia » o altri, abbiano finito di divertirsi e di interrompere il traffico, sotto la salvaguardia dei tutori dell'ordine.

La seconda domanda rivolta ai cittadini e riguardante il maggiore o minor pericolo per la vita dei partecipanti alla gara ha sentenziato così. Il 55 per cento risponde che le giudica pericolosissime per gli eroi della tregenda ed il 71 per cento le ritiene altrettanto se non più pericolose per il pubblico spettatore.

Grosso modo la popolazione nostra potrebbe essere suddivisa in tre grandi categorie. La prima favorevole, la seconda contraria, la terza perfettamente indifferente a questi moderni ludi della velocità.

Ed un altro insegnamento balza fuori da questa curiosa inchiesta. Quale influenza ha l'età dell'interpellato sul suo responso? Qui non ci possono essere dubbi in partenza. Ai giovani la palma dell'interessamento e della entusiastica approvazione. Il 66 per cento degli uomini tra i 18 ed i 30 anni ha detto di sì, il 50 per cento dei più anziani ha disposto di no.

Le altre domande riguardano il grado di gioia che può offrire agli spettatori una corsa. Sono risultati appassionati allo spettacolo il 68 per cento degli interpellati.

Ultima domanda: « ritenete voi tecnico della costruzione automobilistica di tutti gli altri ed a cui è morale pubblico non tecnico e che difficoltà delle macchine moderne sia dovuto progettisti al tavolo di lavoro oppo perbo e insopprimibile banco di p o per il perfezionamento incessant china. Il pilota della vettura sporto tendo a rischio la sua vita e la vi segue risultati sostanziali nella loro futuro adattamento alle esige La « Mille Miglia » ha iniziato la scesso delle tre O. M. giunte al trag l'una dall'altra. Minoia il vincitore 77.238. Poi la velocità salì lentamente nella 13ª edizione, con una media nelle solite condizioni di strada li. Comunque ripreso il solito percors giungere i km. 139,645 di media or. E questi risultati fenomenali si el pilota o della efficienza del mezzo no in giorno e l'abitacolo e la parte mettendo al concorrente dopo 16 vestito da sera se lo desidera ed bito ad una festa da ballo, tanto muscoli la formidabile cavalcata. Ed io penso che se la Doxa facesse rettamente interessati e cioè gli ab percorso, dallo squadrone forsenno curiose e sconcertanti.

Facciamola noi per nostro conto inchiesta a formato ridotto? Vole attraverso le sensazioni dei prota rando protagonisti non i soli partec un qualsiasi motivo vi prendono p. Ho interrogato uno per uno tutti si mangia o si beve, schierati lung eccezionata. Quel giorno, mi dicev situato presso una svolta pericolosa Perché segno l'incasso maggiore o progressivo ... Come aumenta la pioggia del denaro in cassetta, e v me tutti qui della zona, che vedon aumentare le entrate e ci fanno a differenze in meno nel bilancio, vernale.

Ho interrogato uno per uno tutti i ognuno pensa che non ci sia di me vede nella probabile vittoria la sic citore della maggior corsa di tutti rantiella nel taschino. Non si sa alla bontà della Divina Provviden biano a fermarsi tutti, i divi, e ch triomfante al traguardo ».

Ho anche interrogato l'amico Ren iscritti alla ventiduesima. Non lo c. Benissimo Renzo che ogni anno ti iscrizioni e coll'accrescersi della

o della grande gara, penso invariabilmente
a, e da questo mio assillante dubbio risalgo
esente ed insoluta questione, e cioè se le
r il progresso della tecnica automobilistica.
ormai assumendo l'importanza della guerra
e, anche col trascorrere dei secoli non avrà

la Doxa in materia. La Doxa, ognuno lo sa,
che esplica la sua attività nel rivolgere al
sione, uomini, donne, giovani, vecchi, bian-
te domande e, tirate le somme, a dare un
tale fatto avvenga o non avvenga. Natu-
a termine con sistemi nuovi ed interessanti,
che trova, ma comunque esprime in modo
o della opinione pubblica e può essere come
sano avvertimento diretto ai governanti,
daggi possono acquistare molta esperienza

no risposto gli interpellati e se, partendo
ormarci un esatto concetto sulla necessità
a velocità di treno lampo, un qualche cen-
tal titolo di campione. Quali furono le do-
ani?

ole o no, al fatto che una corsa possa im-
traffico stradale, a suo esclusivo uso e van-
ormorazioni di tutti contro il sopruso,
ertante risultato. Solamente il 25 per cento
ha giudicato che sia necessario impedire
di suolo pubblico da parte degli sportivi.
per cento si è pronunciato contro. Si vede
ca di cittadini che circolano, sono amatori
ti a subire qualunque limitazione di liber-
uesto in netto contrasto colla risposta data
re pericolosità delle corse.

Qui si tratta di cittadini italiani che giudi-
se badiamo alle infinite lettere di fiera pro-
le più lontane e vicine parti del mondo, vi
l quale giunge sul nostro bel suolo, in fug-
utto il tremendo sconcerto che gli procura
o anche una intera giornata in un paesello
signori, siano delle « Mille Miglia » o altri,
di interrompere il traffico, sotto la salva-

cittadini e riguardante il maggiore o minor
panti alla gara ha sentenziato così. Il 55 per
pericolosissime per gli eroi della tregenda
trettanta se non più pericolose per il pub-

stra potrebbe essere suddivisa in tre gran-
vole, la seconda contraria, la terza perfet-
moderni ludi della velocità.

za fuori da questa curiosa inchiesta. Quale
lato sul suo responso? Qui non ci possono
iovani la palma dell'interessamento e della
6 per cento degli uomini tra i 18 ed i 30
nto dei più anziani ha disposto di no.

l grado di gioia che può offrire agli spetta-
ppassionati allo spettacolo il 68 per cento

Ultima domanda: « ritenete voi indispensabili le corse per il progresso
tecnico della costruzione automobilistica? » Quesito questo più impegnativo
di tutti gli altri ed a cui è molto più arduo rispondere da parte di un
pubblico non tecnico e che difficilmente può rendersi conto se il progresso
delle macchine moderne sia dovuto semplicemente agli studi compiuti dai
progettisti al tavolo di lavoro oppure se le corse non costituiscano un su-
perbo e insopprimibile banco di prova, per l'adozione di nuove soluzioni
o per il perfezionamento incessante degli organi che compongono la mac-
china. Il pilota della vettura sportiva è egli stesso un tecnico che met-
tendo a rischio la sua vita e la vita del mezzo che guida alla meta, con-
segue risultati sostanziali nella trasformazione dei meccanismi e nel
loro futuro adattamento alle esigenze del traffico moderno.

La « Mille Miglia » ha iniziato la sua marcia nel 1927, col prodigioso suc-
cesso delle tre O. M. giunte al traguardo prime a pochi minuti di distanza
l'una dall'altra. Minoia il vincitore assoluto raggiunse la media di km.
77,238. Poi la velocità salì lentamente fino a toccare la punta massima
nella 13ª edizione, con una media di 166,729 km. Media però ottenuta non
nelle solite condizioni di strada libera al traffico, ma in circuito chiuso.
Comunque ripreso il solito percorso essa seguì a crescere fino a rag-
giungere i km. 139,645 di media ottenuta su Lancia nel 1954.

E questi risultati fenomenali si ebbero non a scapito della comodità del
pilota o della efficienza del mezzo, ma al contrario perfezionando di gior-
no in giorno e l'abitacolo e la parte squisitamente meccanica e quindi per-
mettendo al concorrente dopo 1609 chilometri di arrivare al traguardo
vestito da sera se lo desidera ed in condizione di partecipare anche su-
bito ad una festa da ballo, tanto poco, relativamente, ha inciso sui suoi
muscoli la formidabile cavalcata.

Ed io penso che se la Doxa facesse una inchiesta sugli spettatori più di-
rettamente interessati e cioè gli abitanti della strada che ogni anno viene
percorsa, dallo squadrone forsennato, otterrebbe delle risposte anche più
curiose e sconcertanti.

Faccamola noi per nostro conto senza disturbare la Doxa una piccola
inchiesta a formato ridotto? Volete seguirmi in questa mia passeggiata
attraverso le sensazioni dei protagonisti della grande impresa conside-
rando protagonisti non i soli partecipanti corridori ma tutti coloro che per
un qualsiasi motivo vi prendono parte volenti o nolenti?

Ho interrogato uno per uno tutti i proprietari di esercizi pubblici dove
si mangia o si beve, schierati lungo il percorso. Tutti entusiasti, non uno
eccettuato. Quel giorno, mi diceva il proprietario di un minuscolo caffè
situato presso una svolta pericolosa, è ogni anno, il più bello della mia vita.
Perchè segno l'incasso maggiore dell'annata, con aumento regolarmente
progressivo... Come aumenta la media del corridore, così aumenta la
pioggia del denaro in cassetta, e vuole che io non sia entusiasta? E con
me tutti qui della zona, che vedono in questo periodo lietamente cruciale
aumentare le entrate e ci fanno assegnamento per rimediare alle piccole
differenze in meno nel bilancio, retaggio inevitabile della stagione in-
vernale.

Ho interrogato uno per uno tutti i concorrenti dall'asso alla comparsa, ed
ognuno pensa che non ci sia di meglio per rendere felice un uomo. L'asso
vede nella probabile vittoria la sicurezza di passare ai posteri, quale vin-
citore della maggior corsa di tutti i secoli, la comparsa parte con una spe-
ranziella nel taschino. Non si sa mai e non bisogna mai mettere limiti
alla bontà della Divina Provvidenza. « Chissà che questa volta non ab-
biano a fermarsi tutti, i divi, e che io, io solo abbia la gioia di giungere
trionfante al traguardo ».

Ho anche interrogato l'amico Renzo, che stava spulciando l'elenco degli
iscritti alla ventiduesima. Non lo credereste ma è entusiasta anche lui...
Beatissimo Renzo che ogni anno ti godi il tuo trionfo e coll'aumento delle
iscrizioni e coll'accrescersi della media seguile tappe del tuo tripudio.



Vittorio Marzotto al microfono
preferisce il volante della sua Ferrari



L'anno scorso in occasione della Mille Miglia venne organizzato un « Concorso internazionale dell'autoveicolo pubblicitario ». Ecco un aspetto di Piazza della Vittoria

Che il buon Dio ti conceda lunga e prospera vita per potere assistere ad altre formidabili imprese dei tuoi puledri scatenati. Io mi auguro che tu possa un giorno o l'altro assicurare alla celebrità del nostro Museo dell'Automobile una, almeno una, delle macchine vittoriose. Quelle belle, magnifiche vetture, che, chissà perchè i costruttori si ostinano a demolire per ricavarne quattro soldi, piuttosto che donarle a me affinché per virtù di questo povero innocente maniaco, siano conservate per l'ammirazione e l'amore dei posteri . . .

Ed ora concludo colla inchiesta fatta su me stesso, sperando di non dire sciocchezze. La tarda età, lo sapete, è cattiva consigliera.

Ebbene io penso (e che Renzo mi perdoni) sia imprudente il sistema di lanciare sulla bella strada un numero ogni anno crescente di vetture grandi, medie e piccoline, guidate da assi e da travicelli, le quali fanno zavorra per la strada e col loro numero finiscono per rendere più ardua la fatica del vero corridore ed accrescono il pericolo per tutti. Ma non è possibile studiare un sistema di gare eliminatorie che sottilizzino in precedenza il poderoso squadrone, eliminando senz'altro tutte le scorie in uomini ed in materiali, e portando quindi al traguardo di partenza solamente quei signori che abbiano dato prova di saper condurre una macchina?

Non penso certo di proporre con questo una superba novità. L'idea è già stata lanciata da qualcuno più grande di me. Si tratta solo di vagliarla e se mai di metterla in atto. E probabilmente stabilendo delle eliminatorie si verrebbe forse ad accrescere ancora più l'interesse alla grande gara dimostrando al grande pubblico che gli organizzatori non vogliono solo limitarsi alla gioia di bandire il cimento, ma vogliono anche che esso si compia nelle più perfette condizioni di sicurezza per tutti. Renzo e compagni a voi!

Carlo Biscaretti

N. B. - Mi sono dimenticato di dire che anch'io sono un entusiasta convinto e che invio i miei migliori voti per la felice riuscita della 22^a edizione.

L'olio per tutto

L'olio per ogni v

L'olio che non s

AQUILA Raffiner

matina notturno

4 ruote indipendenti



lunga e prospera vita per potere assistere ad
tuo i puledri scatenati. Io mi auguro che tu
sicurare alla celebrità del nostro Museo del-
a, delle macchine vittoriose. Quelle belle, ma-
erchè i costruttori si ostinano a demolire per
ostò che donarle a me affinché per virtù di
niaco, siano conservate per l'ammirazione e

sta fatta su me stesso, sperando di non dire
apete, è cattiva consigliera.

(mi perdoni) sia imprudente il sistema di lan-
mero ogni anno crescente di vetture grandi,
assi e da travicelli, le quali fanno zavorra
ro finiscono per rendere più ardua la fatica
ono il pericolo per tutti. Ma non è possibile
eliminatore che sottilizzino in precedenza il
do senz'altro tutte le scorie in uomini ed in
al traguardo di partenza solamente quei si-
di saper condurre una macchina?

con questo una superba novità. L'idea è già
ù grande di me. Si tratta solo di vagliarla e
robabilmente stabilendo delle eliminatorie si
ancora più l'interesse alla grande gara dimo-
he gli organizzatori non vogliono solo limi-
tamento, ma vogliono anche che esso si com-
oni di sicurezza per tutti. Renzo e compagni

Carlo Biscaretti

dire che anch'io sono un entusiasta convinto
i per la felice riuscita della 22ª edizione.

L'olio per tutto l'anno, dall'estate all'inverno ?

L'olio per ogni viaggio, dall'equatore ai poli ?

L'olio che non si cambia mai ?



AQUILOIL



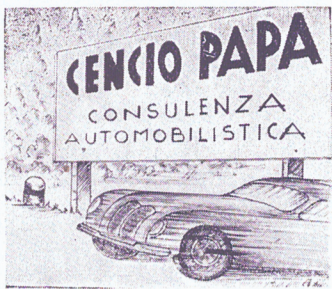
QUATTRO STAGIONI

L'OLIO CHE NON CAMBIERETE PIÙ !

AQUILA Raffineria Oli Minerali - Trieste

S. A. P. A. A.

Concessionaria esclusiva - Milano



TUTTE LE PRATICHE PRESSO GLI UFFICI PUBBLICI INERENTI A:

PASSAGGI PROPRIETÀ

IMMATRICOLAZIONI E TRASFORMAZIONI

INSCRIZIONI E TRASFORMAZIONI PRIVILEGI

DOMANDE PER COLLAUDI
E DI RILASCIO DUPLICATI PATENTI GUIDA ECC.

BRESCIA PIAZZA DUOMO 5 TELEFONO 18.93



APPARECCHIATURE ELETTRICHE PER AUTOVEICOLI

COBO

il marchio che garantisce l'alta qualità

l'ultima nostra creazione

Telecambioluce M 4

... l'accessorio più utile sulla più utilitaria delle vetture: la 600 Fiat

organizzazione di vendita per l'Italia e l'estero

STIEM

BRESCIA

via Ferramola 4 b telefono 1771 via Solferino 32 telefono 7341

Azienda Rifornimenti Carburanti Affini

Brescia via XXV aprile 28



bar
elettrauto
gomme
vulcanizzazioni
lavaggi

impianti di distributori
stradali ed interni
con consegne in autobotte



rifornimento concorrenti "Mille Miglia"

E' scritto forse nel libro infi
pagna, viva non la vita di un
renne inconfondibile ed inimi
Così, mi sembra, è del « Club
mia terra, anche alle invisibili
conciutate e metalliche degli uo
E' un canto forse dal « refrain
a primavera, sfrenato ed inarr
di New Orleans.

E' da un lato l'espressione v
pea di moderni cavalieri dell
za macchia e senza paura.
E loro non sarebbero senza la
Dalla « Mille Miglia », da qu
entrata nel sangue e ci è scesa
sione, nasce ad ogni istante qua
vorrei dire la vivifica.

Questa è un poco la storia de
sueti un giorno l'idea di rad
che alla corsa di primavera a
perchè rimanesse col segno d
tura d'un giorno. Era il 1949
riti ormai, nel dimenticatoio d
scienze.

Da allora, da quel giorno vici
mente cresciuto.

Gli uomini che avevano capito
Così oggi esso conta più di otto
che non ha l'eguale, i più gran
altri, degli altri che forse non a
e grande, semplice e magnific
E forse è in grazia anche e so
per le strade d' Italia, si trasfo
di quell'unico sogno.

E ad esso essi restano legati p
dato. E' stato un addio di quel
per questo ha voluto che gli le
d'oro del Club non se n'è andat
E un domani, e sarà certo un g
le lapide che essi consacrerann
Il « Club della Mille Miglia » n
eranza dell'automobilismo mon

PRESSO GLI UFFICI PUBBLICI INERENTI A:

GGI PROPRIETÀ

RICOLAZIONI E TRASFORMAZIONI

ZIONI E TRASFORMAZIONI PRIVILEGI

ONDE PER COLLAUDI
ILASCIO DUPLICATI PATENTI GUIDA ECC.

MO 5 TELEFONO 18.93

AUTOVEICOLI

O

alta qualità

reazione

M 4

a delle vetture: la 600 Fiat

Italia e l'estero

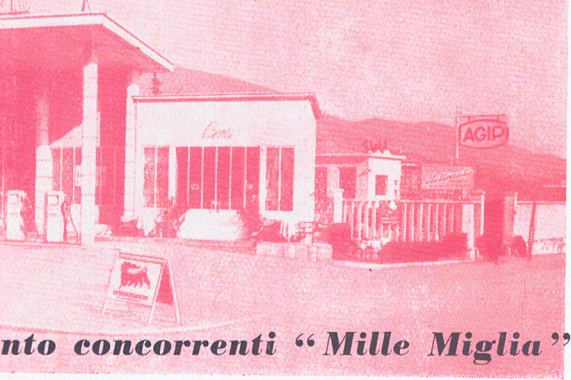
STIEM

BRESCIA

telefono 7341



Carburanti Affini



nto concorrenti "Mille Miglia"



E' scritto forse nel libro infinito delle cose umane, che tutto ciò che alla Mille Miglia si accompagna, viva non la vita di un giorno, non l'attimo fuggente d' un secondo, ma una sua vita perenne inconfondibile ed inimitabile.

Così, mi sembra, è del « Club della Mille Miglia ». La corsa cara ancorchè al cuore della gente della mia terra, anche alle invisibili platee del mondo, che solo ne sanno attraverso l'etere, dalle voci concitate e metalliche degli uomini della radio, ha una sua essenza ed un suo spirito.

E' un canto forse dal « refrain » bisbigliato sommesso per tutti i giorni d' un anno, ma che prorompe a primavera, sfrenato ed inarrestabile e concitato, quasi un classico jazz degli inimitabili « colored » di New Orleans.

E' da un lato l'espressione viva, palpitante, vitale dell'era meccanica, dall'altro la nuova epopea di moderni cavalieri dell'ardimento, generosi, leali, sprezzanti d'ogni pericolo e certo senza macchia e senza paura.

E loro non sarebbero senza la « Mille Miglia », nè questa sarebbe senza di loro.

Dalla « Mille Miglia », da questa sua essenza, dalla sua storia ormai inarrestabile, perchè ci è entrata nel sangue e ci è scesa giù nel profondo, scavando nel cuore e rendendolo preda della passione, nasce ad ogni istante qualche cosa di nuovo, qualche nuova creatura che la completa e quasi vorrei dire la vivifica.

Questa è un poco la storia del « Club della Mille Miglia ». Dalla mente di Maggi e Castagneto, sortì un giorno l'idea di radunare sotto l'emblema della freccia di fuoco, gli uomini del volante che alla corsa di primavera avevano dato la somma del loro valore e del loro ardimento. Questo perchè rimanesse col segno della distinzione anche il ricordo vivo e perenne della grande avventura d'un giorno. Era il 1949 e la Mille Miglia riviveva i giorni della sua grande passione, spartiti ormai, nel dimenticatoio del tempo, i fantasmi d'una guerra che aveva smarrito uomini e coscienze.

Da allora, da quel giorno vicino e ad un tempo lontano, il « Club della Mille Miglia » è rapidamente cresciuto.

Gli uomini che avevano capito lo spirito della corsa seppero anche comprendere l'essenza del Club. Così oggi esso conta più di ottocento soci e non c'è chi non possa trovare nell'albo d'oro d'un Club che non ha l'eguale, i più grandi nomi dell'automobilismo mondiale ed accanto a loro quelli degli altri, degli altri che forse non avevano aspirazioni, non sogni di gloria se non uno, un sogno piccolo e grande, semplice e magnifico: quello di tagliare il traguardo magico del viale degli ippocastani. E forse è in grazia anche e soprattutto del piccolo distintivo, che molta gente si butta alla diavola per le strade d'Italia, si trasforma per un giorno, per poche ore di tanta disperata fatica, in caccia di quell'unico sogno.

E ad esso essi restano legati per sempre, nè esso li dimentica. Quest'anno uno di essi se n'è andato. E' stato un addio di quelli senza ritorno, un addio disperato e sommesso. Non tornerà più e per questo ha voluto che gli legassero al collo il fazzoletto delle « sue » Mille Miglia. Ma dal libro d'oro del Club non se n'è andato ed in esso rimane scritta, col suo nome, la leggenda della sua vita. E un domani, e sarà certo un giorno di primavera, i suoi amici saliranno la Futa. Sarà per scoprire la lapide che essi consacreranno alla sua memoria.

Il « Club della Mille Miglia » non dimentica i suoi uomini. E' l'aristocrazia dei sodalizi per l'aristocrazia dell'automobilismo mondiale.

Luciano Mainardi

I veterani della Mille Miglia

5 Mille Miglia

Avalle M. (1937, 1947, 1950, 1951, 1952)
Anselmi E. (1948, 1950, 1951, 1952, 1953)
Bassi A. (1928, 1930, 1947, 1948, 1949)
Bellingeri G. (1930, 1933, 1952, 1953, 1954)
Bolognesi E. (1929, 1950, 1951, 1952, 1953)
Bracco G. (1947, 1948, 1950, 1951, 1952)
Bianchi A. (1947, 1948, 1950, 1951, 1953)
Bevilacqua A. (1947, 1949, 1950, 1951, 1952)
Comotti F. (1932, 1933, 1934, 1935, 1951)
Crivellaro (1933, 1934, 1935, 1937, 1940)
Carta A. (1947, 1948, 1949, 1950, 1951)
Dusio (1929, 1930, 1934, 1937, 1938)
De Sanctis G. (1938, 1947, 1949, 1952, 1953)
Faccioni G. (1931, 1935, 1936, 1937, 1938)
Ferrini M. (1948, 1949, 1950, 1952, 1953)
Ferraguti S. (1949, 1950, 1951, 1952, 1953)
Guidotti (1928, 1929, 1930, 1931, 1937)
Gilera (1928, 1930, 1931, 1932, 1933)
Ghersi P. (1929, 1930, 1938, 1950, 1952)
Manzoni (1930, 1931, 1932, 1933, 1934)
Mazzonis (1936, 1937, 1951, 1952, 1953)
Moscatelli P. (1937, 1938, 1940, 1949, 1951)
Marsaglia S. (1947, 1948, 1949, 1952, 1953)
Moroni B. (1947, 1948, 1949, 1950, 1951)
Musitelli F. (1949, 1950, 1951, 1952, 1954)
Pulidori D. (1949, 1950, 1951, 1952, 1953)
Strazza G. (1927, 1928, 1929, 1932, 1933)
Scarfiotti (1928, 1929, 1931, 1932, 1933)
Spotorno (1930, 1933, 1935, 1937, 1938)
Venturi F. (1930, 1931, 1932, 1938, 1949)

6 Mille Miglia

Balestrero R. (1927, 1928, 1930, 1934, 1935, 1947)
Berlucchi G. (1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954)
Bertocchi G. (1931, 1932, 1934, 1935, 1936, 1953)
Cabianca G. (1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954)
Coda M. (1931, 1934, 1947, 1950, 1951, 1952)
Capello U. (1933, 1935, 1938, 1950, 1951, 1953)

Guatta (1928, 1929, 1930, 1931, 1935, 1937)
Gurgo Salice (1933, 1935, 1936, 1938, 1947, 1949)
Morelli A. (1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954)
Morelli E. (1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954)
Romano E. (1927, 1930, 1932, 1935, 1947, 1951)
Venezian B. (1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954)

7 Mille Miglia

Berti U. (1928, 1932, 1933, 1934, 1935, 1937, 1952)
Capelli O. (1937, 1938, 1947, 1949, 1952, 1953, 1954)
Gazzabini (1927, 1928, 1930, 1931, 1932, 1933, 1938)
Lurani G. (1932, 1933, 1934, 1938, 1948, 1949, 1952)
Mercanti (1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1935)
Pintacuda C. (1929, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1940)
Ragnoli G. (1935, 1936, 1937, 1949, 1951, 1952, 1953)

8 Mille Miglia

Nuvolari (1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1933, 1934, 1947)

9 Mille Miglia

Apruzzi (1931, 1933, 1934, 1935, 1937, 1938, 1947, 1948, 1949)
Biondetti (1936, 1938, 1940, 1947, 1948, 1949, 1950, 1953, 1954)

11 Mille Miglia

Facchetti (1929, 1930, 1931, 1933, 1934, 1938, 1940, 1947, 1951, 1952, 1954)

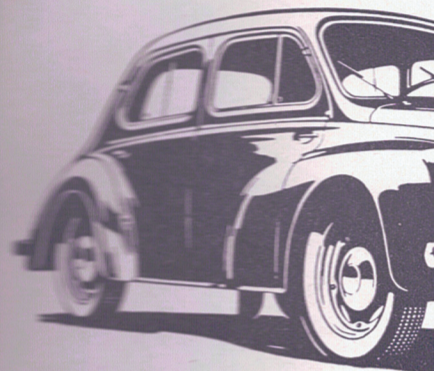
12 Mille Miglia

Cornaggia (1931, 1932, 1935, 1938, 1940, 1947, 1948, 1949, 1950, 1952, 1953, 1954)
Cortese (1927, 1929, 1930, 1931, 1933, 1935, 1937, 1938, 1950, 1951, 1953, 1954)
Rosa (1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1938, 1949)

RENAULT

REGIE NATIONALE DES USINES

MILANOCOURT



la nuova Fre
la

135 Km. all'ora con 6 persone e
consumo

la vettu

la forte ripresa del motore co
l'elasticità del motor
da una velocità da 10 a 135

representante generale

co

a

Miglia

1928, 1929, 1930, 1931, 1935, 1937)
(1933, 1935, 1936, 1938, 1947, 1949)
(1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954)
(1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954)
(1927, 1930, 1932, 1935, 1947, 1951)
(1949, 1950, 1951, 1952, 1953, 1954)

Miglia

1928, 1932, 1933, 1934, 1935, 1937, 1952)
(1937, 1938, 1947, 1949, 1952, 1953, 1954)
(1927, 1928, 1930, 1931, 1932, 1933, 1938)
(1932, 1933, 1934, 1938, 1948, 1949, 1952)
(1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1935)
(1929, 1934, 1935, 1936, 1937, 1938, 1940)
(1935, 1936, 1937, 1949, 1951, 1952, 1953)

Miglia

1927, 1928, 1929, 1930, 1931, 1933, 1934, 1947)

Miglia

1931, 1933, 1934, 1935, 1937, 1938, 1947, 1948,
(1949)
(1936, 1938, 1940, 1947, 1948, 1949, 1950,
1953, 1954)

Miglia

1929, 1930, 1931, 1933, 1934, 1938, 1940,
1947, 1951, 1952, 1954)

Miglia

(1931, 1932, 1935, 1938, 1940, 1947, 1948,
1949, 1950, 1952, 1953, 1954)

1927, 1929, 1930, 1931, 1933, 1935, 1937, 1938,
(1950, 1951, 1953, 1954)

1928, 1929, 1930, 1931, 1932, 1933, 1934,
1936, 1938, 1949)

RENAULT

REGIE NATIONALE DES USINES RENAULT

BIELANCOURT

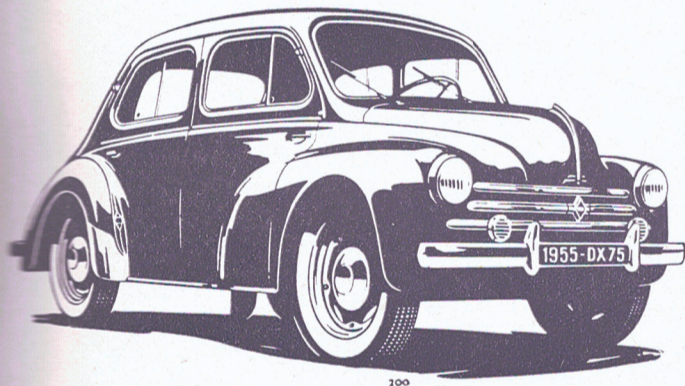
FRANCE

la 4 cv "55" ancora qualcosa di nuovo

maggior spazio
riscaldamento migliorato
accurata finitura
maggior potenza
minor consumo

la 750 cc.

più confortevole
più veloce
più economica
più sicura



con le strepitose vittorie riportate nel corso dell'annata 1954 classificandosi prima di categoria nelle seguenti corse: Mille Miglia - Giro di Toscana - Rallye des Alpes - Liegi-Roma-Liegi - Giro delle Calabrie - Stella Alpina Finale Volante d'Argento e prima assoluta nel Rallye di Ginevra conferma le sue insuperabili qualità

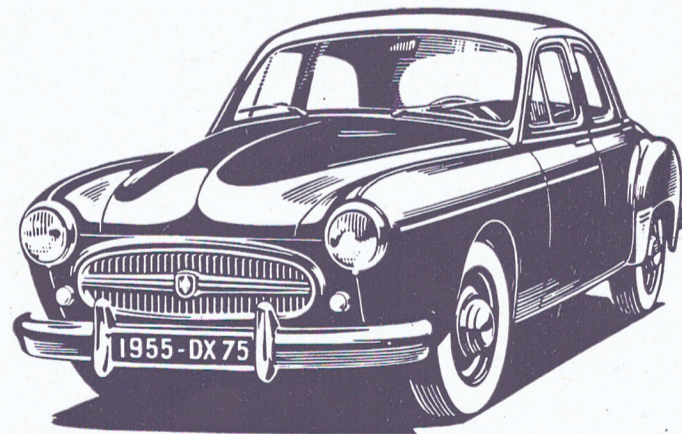
la vettura più venduta nel mondo
600.000 esemplari in circolazione

la nuova Fregate Amiral 55 la due litri gran lusso

motore 4 cilindri
alesaggio 85 mm.
corsa 88 mm.
cilindrata 1997 cc.
135 Km. all'ora con 6 persone e 100 Kg. di bagaglio
consumo 10 litri ogni 100 Km.

la vettura dei grandi viaggi

la forte ripresa del motore consente medie altissime
l'elasticità del motore permette di passare
da una velocità da 10 a 135 Km. senza cambiare

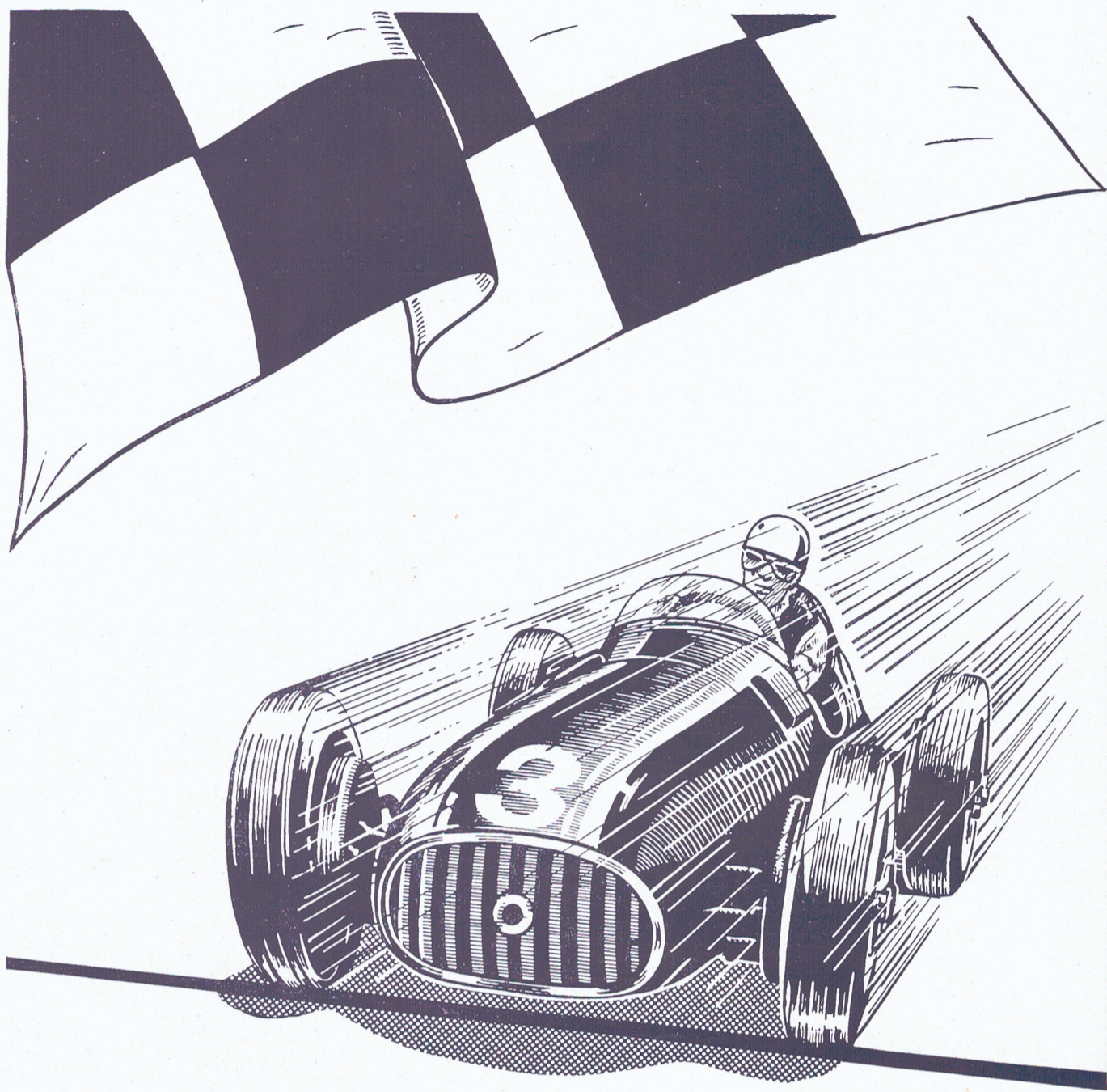


vendite rateali cambi dilazioni pagamento

rappresentante generale per l'Italia **S. A. I. E. M. A.**

corso Magenta 54 telefono 25-66 Brescia

agenzie di vendita in tutte le principali città con deposito pezzi di ricambio

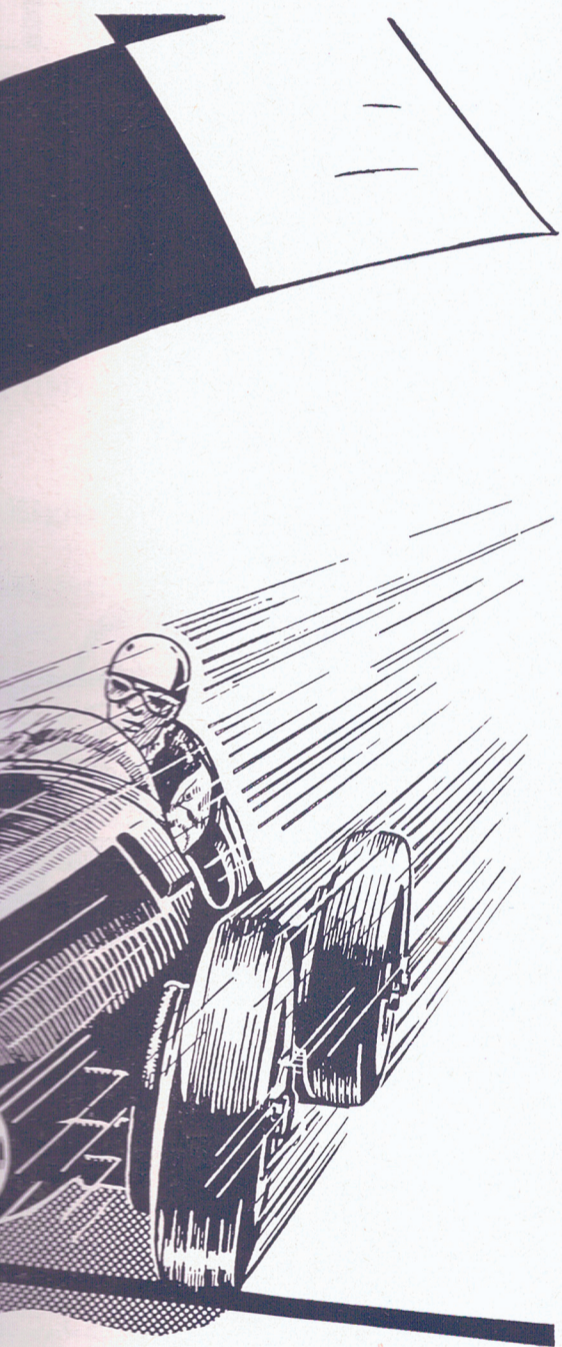


carburanti e miscele speciali per corse

ITAM

Esso **ESSOLUBE RACER OIL**





Speciali per corse

BE RACER OIL



Le Lancia alla punzonatura; in primo piano la macchina di Alberto Ascari, vincitore della XXI Mille Miglia

Rimorchi V.^{zo} ORLANDI Brescia

Soc. per Az.



dalle vecchie costruzioni ai nuovi modelli

rimorchi 3 assi con 3^a asse sterzante

semirimorchi con assi posteriori sterzanti

3^a asse sterzante agli autocarri pesanti

sospensioni compensate

**soluzioni originali per economia d'esercizio
e garanzia di circolazione**

brevetti V.^{zo} ORLANDI

corso duca d'Aosta 28/30 telefono 14-33

la
mille miglia
un
uomo
e un
viale