



Il conte Maggi offre galantemente un mazzo di fiori ad Anna Maria Peduzzi, che si è brillantemente piazzata al terzo posto nella classe 750 sport.

nelle classifiche all'indice di prestazione, dove possono dire la loro parola con un certo equilibrio tecnico almeno teorico.

Conclusioni

Si dovrebbe parlare dei piloti, siano essi i primi conduttori, siano essi i secondi che con i primi hanno diviso le sorti della tremenda competizione. Dovremmo parlare delle vicende sempre emozionanti, spesso drammatiche e purtroppo anche talvolta tragiche, di un migliaio di coraggiosi che si sono cimentati in questa colossale competizione.

Si dovrebbe parlare di tutti o di nessuno. Tutti hanno vissuto il loro dramma, tutti hanno avuto la loro parte di gioie, di sofferenze, di amarezze, di soddisfazione, pochi hanno assaporato il trionfo. Certamente tutti hanno ben meritato del nostro sport. A loro vada il plauso che meritano i valorosi che hanno affrontato questa dura «Mille Miglia» con vera passione, con vero spirito sportivo e non per vano esibizionismo.

Fortunatamente gli incidenti sono stati assai meno di quanto lo furono in passato; merito anche delle favorevoli condizioni atmosferiche. Uno solo (almeno per quanto riguarda i partecipanti) ha avuto esiti fatali e forse la tragica conclusione poteva essere evitata se si fossero seguite le norme regolamentari con la dovuta severità.

Citare i meritevoli fra gli organizzatori sarebbe vana fatica.

Ai 3 superstiti creatori di questa inimitabile manifestazione, ai loro collaboratori vecchi e giovani, a tutti quanti hanno nel sangue la «Mille Miglia» e hanno collaborato al suo successo, sia sufficiente soddisfazione la consapevolezza di aver saputo realizzare una corsa grandiosa, che si dimostra al di sopra di ogni critica anche ragionata.

A dispetto della logica e di ogni riserva, che Iddio benedica la «Mille Miglia» e la conservi a lungo per la gloria dell'automobilismo mondiale e per vanto della nostra Italia, che è l'unica nazione europea dove sia stato possibile ideare, organizzare, portare fino alle attuali dimensioni, questa inimitabile corsa.

GIOVANNI LURANI

Fotografie «Novafoto», «Publifoto», Corrado Millanta, Rodolfo Mailander, Aldo Fioratti.

Da Brescia a Brescia

Le gesta fortunate e sfortunate dei protagonisti della grande avventura sportiva

Tutti sanno che Brescia è una felice città di provincia, né troppo vasta, né troppo piccola, dedita ai suoi ricchi traffici, al centro di una immensa provincia, calma, pacifica, serena, pur — come tutte le contrade del mondo — pervasa dalle sue piccole lotte intestine, anch'esse però non chiosose, né tali da dare eccessiva noia al prossimo. Ma vi sono tre giorni l'anno, durante i quali non riconosci più in essa la placida grossa borgata, che vive quasi inconscia, pensando ai fatti suoi, schiva dal chiasso e dalla propaganda delle metropoli. Quei giorni son quelli che precedono immediatamente l'avvenimento centrale della vita cittadina, quello che i bresciani son usi a vedere da quasi trent'anni e del quale non sono mai annoiati. Allora la città viene messa a soqquadro: attaccini, carpentieri, fabbri, falegnami, vigili urbani, poliziotti hanno il loro gran daffare, chi a rivestire i muri di un manto policromo e vistoso di manifesti, chi a erigere tribune, ad inchiodare transenne, a costruire gli apprestamenti logistici, chi a tenere a freno il traffico che diviene sempre maggiore ed irrequieto, come un fiume, ch'abbia divelti gli argini e si precipiti assetato di terre opime verso una compiacente convalle. La quale — fuor di metafora — per i bresciani in quei giorni è la Piazza e della Vittoria e della Libertà, che mai forse come in quei momenti fa onore alla sua duplice denominazione, essendo trasformata in un anfiteatro, nel quale la vittoria dei pionieri e dei fuori classe traspare ad ogni momento e nella quale la libertà è sin troppa e tale da fuggare quel centinaio di automobili, che son use a sostare nella sua vasta e levigata platea e da costringere a migrare altrove le decine di autopolman, che fan la spo-

la quotidianamente tra la città di Tito Speri e le sue cento altre sorelle.

Quest'anno poi la calata degli stranieri e dei forestieri in genere fu davvero formidabile, per cui a Brescia non trovavi più in quei giorni una camera dove dormire. Ed ecco allora i piloti ed i giornalisti gli ospiti meno fortunati, insomma spargersi per la provincia; l'Aston Martin al completo rifugiarsi presso il Co. Aymo Maggi a Calino, la Jaguar alla «Spina» da un altro Maggi, il Co. Joska; la Ferrari sistemarsi in parte (vero Gioanin?) ad Iseo al Leon d'Oro, la Lancia all'Araba Fenice, pure sul Sebino, le francesi Renault, Dyna Panhard e Peugeot alla Seconda Fenice presso Pilzone, per non dire dei più raffinati, che non hanno resistito al fascino gadesano.

Tra gli avvenimenti, legati particolarmente alla corsa, la premiazione dei piloti stranieri a Villa Maggi a Calino. Il Sindaco di Brescia, un gentiluomo ed uno sportivo di pura razza, come sempre offrì il suo bravo ricevimento ai graditi ospiti nel Palazzo della Loggia (il magnifico gioiello architettonico del Palladio). L'Automobile Club di Brescia, non meno brillante, invitò a colazione la stampa all'Hotel Vittoria.

Com'è noto quest'anno il percorso della Mille Miglia differiva da quello della precedente edizione solo nei pressi di Rieti e misurava Km. 1512 con un accorciamento di circa cinquanta chilometri.

Ricordiamo pure che le precedenti edizioni erano state vinte: undici dall'Alfa Romeo, una dalla O.M., una dalla Mercedes, una dalla B.M.W. (in circuito), cinque dalla Ferrari (le ultime). Ecco qui di seguito uno specchio recante, oltre ai nomi dei vincitori, i tempi e le medie

realizzate nelle diciannove «Mille Miglia» disputate dal 1927 al 1952:

Fra l'altro vi era un primato che resisteva da tre lustri, né si poteva francamente affermare, che sino al 1953 l'industria delle automobili «sport» avesse progredito in velocità nella classica prova bresciana.

Forse fu per questo che l'industria nazionale e straniera si erano impegnate a fondo e che la compagine degli iscritti fu sì numerosissima (come sempre), ma qualitativamente migliore sotto ogni aspetto, tanto ciò vero che la percentuale dei partenti e dei punzonati si rivelò altissima.

Gli iscritti furono infatti 573 (poco meno che nel '52) così suddivisi:

- 90 nella categoria Turismo Internazionale 750;
- 69 nella categoria Sport Internazionale 750;
- 132 nella Turismo Internazionale fino a 1300;
- 106 nella Turismo Internazionale fino a 2000;
- 38 nella Sport Internazionale 1100;
- 31 nella Turismo Internazionale oltre 2000;
- 78 nella Sport Internazionale fino a 2000;
- 59 nella Sport Internazionale oltre 2000.

Erano rappresentati alla «gran fondo» di Brescia piloti e macchine di undici nazioni e cioè: Francia, Italia, Spagna, Germania, Portogallo, Argentina, Svizzera, Inghilterra, U.S.A., Belgio, Principato di Monaco.

Per quanto concerne le marche (tra le quali annoveriamo anche le molte sottomarche, promosse da tecnici appassionati che han raggiunto una ben meritata fama nella concezione e nella costruzione di macchine «derivate») la parte-

VERONA	RAVENNA	PESCARA	ROMA
Media oraria del primo Km/h 182,206	Media oraria del primo Km/h 174,720	Media oraria del primo Km/h 175,773	Media oraria del primo Km/h 154,857
1 - Sanesi-Cagno 21'44"	1 - Sanesi-Cagno 1.45'16"	1 - Sanesi-Cagno 3.35'03"	1 - Kling-Klenk 5.38'38"
2 - Taruffi-Gobetti 22'16"	2 - Farina-Parenti 1.47'12"	2 - Farina-Parenti 3.39'42"	2 - Fanglio-Sala 5.39'18"
3 - Farina-Parenti 22'22"	3 - Kling-Klenk 1.52'34"	3 - Kling-Klenk 3.44'39"	3 - Marzotto G.-Crosara 5.43'18"
4 - Villaresi-Cassani 22'31"	4 - Bordoni-Cetti 1.53'06"	4 - Fanglio-Sala 3.45'16"	4 - Bracco-Rolfo 5.50'27"
5 - Fanglio-Sala 22'56"	5 - Fanglio-Sala 1.53'05"	5 - Marzotto G.-Crosara 3.45'57"	5 - Bonetto-Peruzzi 5.56'43"
6 - Marzotto G.-Crosara 23'06"	6 - Bracco-Rolfo 1.53'49"	6 - Bracco-Rolfo 3.48'38"	6 - Maglioli-Carnio 5.58'30"
7 - Kling-Klenk 23'16"	7 - Marzotto P.-Zignago 1.54'13"	7 - Bonetto-Peruzzi 3.52'17"	7 - Collins-Keene 6.04'02"
8 - Bonetto-Peruzzi 23'24"	8 - Bonetto-Peruzzi 1.54'42"	8 - Maglioli-Carnio 3.55'29"	8 - Sterzi B.-Rovelli 6.05'18"
9 - Bordoni-Cetti 23'27"	9 - Hawthorn-Capri 1.55'29"	9 - Marzotto P.-Zignago 3.55'37"	9 - Tom Cole-Vandelli 6.10'05"
10 - Cabianca-Roghi 25'30"	10 - Maglioli-Carnio 1.55'32"	10 - Sterzi B.-Rovelli 4.00'21"	10 - Parnell-Klemantaski 6.10'50"

FIRENZE	BOLOGNA	BRESCIA
Media oraria del primo Km/h 142,068	Media oraria del primo Km/h 137,259	Media oraria del primo assoluto Km/h 142,347
1 - Fanglio-Sala 8.14'33"	1 - Marzotto G.-Crosara 9.18'30"	1 - Marzotto G.-Crosara Ferrari 10.37'19"
2 - Marzotto G.-Crosara 8.16'22"	2 - Fanglio-Sala 9.21'43"	2 - Fanglio-Sala Alfa Romeo 10.49'03"
3 - Marzotto P.-Zignago 8.33'47"	3 - Marzotto P.-Zignago 9.40'55"	3 - Bonetto-Peruzzi Lancia 11.07'40"
4 - Bonetto-Peruzzi 8.38'48"	4 - Bonetto-Peruzzi 9.46'12"	4 - Tom Cole-Vandelli Ferrari 11.20'39"
5 - Maglioli-Carnio 8.46'16"	5 - Tom Cole-Vandelli 9.58'15"	5 - Parnell-Klemantaski Aston M. 11.32'43"
6 - Parnell-Klemantaski 8.47'43"	6 - Sterzi-Rovelli 10.03'13"	6 - Giletti-Bertocchi Maserati 11.38'42"
7 - Sterzi-Rovelli 8.49'32"	7 - Parnell-Klemantaski 10.03'34"	7 - Anselmi-Maggio Lancia 11.41'07"
8 - Tom Cole-Vandelli 8.49'39"	8 - Biondetti-Fa-overo 10.07'42"	8 - Biondetti-Barovero Lancia 11.49'49"
9 - Biondetti-Barovero 9.02'22"	9 - Anselmi-Maggio 10.12'57"	9 - Cabianca-Roghi Ferrari 11.51'39"
10 - Maggio-Anselmi 9.03'04"	10 - Cabianca-Roghi 10.22'32"	10 - Mantovani-Palazzi Maserati 11.51'56"

In questa tabella la lotta per la vittoria assoluta

cipazione non fu meno larga. Infatti erano rappresentate alla XX Mille Miglia: Fiat, Renault, Dyna Panhard, D.B., Porsche, Gordini, Peugeot, Simca, Wolkswagen, Jaguar, Aston Martin, Nash-Healey, Austin-Healey, Lincoln, Osca, Lancia, Alfa Romeo, Ferrari, Simca Maserati, Moretti, Citroen, Nardi Danese, Giannini, Giaur, Bandini, Branca, Stanguellini, Healey, Parisotto, Zagato, Emanuelli, Panhard D.B., Siata, Cisitalia, Ermini, e Chrysler, vale a dire quanto di meglio offre la produzione mondiale delle automobili sport e da turismo internazionale, senza tener conto che molte delle marche citate presentavano più di un tipo in uno o più esemplari di cilindrata e caratteristiche diverse (ad esempio la Porsche, che aveva autoveicoli di 1100, 1300 e 1500 cc. di cilindrata).

Le operazioni di punzonatura rappresentarono la consueta grande sagra della gente bresciana stipata nella Piazza della Vittoria, che quest'anno offriva più di una nota di « colore » a causa delle sue cento bandiere, manifesti, teloni. Notevole un colossale tabellone recante a caratteri di scatola i nomi degli equipaggi « punzonati »: tutto insomma predisposto con dovizia e cura per celebrare degnamente il « ventennale » della Mille Miglia.

Presente lo stato maggiore della corsa, che profuse nella manifestazione un patrimonio incalcolabile di energie: dal Commissario Generale Filippo Tassara, al direttore di corsa Renzo Castagneto, dal suo « vice » Angelo Maifredi, ai Commissari sportivi Giulio Binda, Giovanni Canestrini, Gianni Ferrari ed Aymo Maggi. Quest'anno mancava però nel clan di Castagneto « Bocconi », l'affezionato e valoroso aiutante di campo, che lo aveva seguito in tutte le vicende sportive per decine d'anni, scomparso silenziosamente poco tempo fa, appena in tempo per vedere l'epilogo della XIX Mille Miglia. Nessuno forse s'è accorto, fra quanti han prestato l'opera loro per la ventesima edizione della Mille Miglia che « Bocconi » non c'era più e che un gran vuoto, un vuoto incommensurabile, s'era creato là nel recinto delle punzonature in Piazza della Vittoria, dov'egli aveva per tanti anni vissuto le ore più intense e febbrili di tante laboriose viglie.

Ma la vita è talvolta cinica e quasi paradossale né può arrestarsi dove fatalmente s'arresta ognuno di noi. E per questo forse che nel recinto vi è stato chi non s'è avveduto che « Bocconi » si era dimessamente appartato nelle maestose e luminescenti profondità dei cieli. La prima macchina punzonata fu la Fiat-Parisotto 750 cc della Scuderia S. Ambröeus, pilotata da Dal Monte-Perucchetti e presentatasi alle verifiche alle 9,5 del 23 aprile. Durante le operazioni di controllo funzionò un ottimo servizio di altoparlanti, che commentava tutti gli eventi di rilievo, che avvenivano nei recinti.

Alla fine delle verifiche risultarono punzonate in totale 283 vetture della categoria turismo internazionale e 205 della categoria Sport internazionale. In totale 488 vetture così suddivise:

Categoria Turismo Internazionale: classe 750 cmc. 81; classe 1300 cmc. 118; classe 2000 cmc. 81; classe oltre 2000 cmc. 3.

Categoria Sport internazionale: classe 750 cmc. 61; classe 1100 cmc. 34; classe 2000 cmc. 65; classe oltre 2000 cmc. 45.

Le partenze

Alla partenza dei quasi cinquecento equipaggi partecipanti alla XX Mille Miglia era presente un'immensa folla, la quale per oltre nove ore assieppò ogni ordine di posti.

Tutto il gran mondo dell'automobilismo mondiale s'era dato convegno al Re-

buffone. Notati fra gli altri l'Ing. Neubauer (Direttore sportivo della Mercedes) venuto a salutare Kling, il Señor Cornejo Presidente della « Carrera Messicana », Mr. Geoffrey della Healey, Von Hanstein, vincitore su B.M.W. della Mille Miglia del 1940, Louis Chiron, l'Ing. Wyer, capo della squadra dell'Aston Martin, l'Ing. Gianni Lancia, il Co. Giovanni Lurani, Mr. Jenkinson per la rivista inglese « Motor », l'Ing. Orazio Satta dell'Alfa Romeo, il Marchese Trevisan, V. Presidente dell'Automobil Club d'Italia, Franco Spotorno, il Gen. Lella, Comandante di zona, ecc.

Fra le personalità bresciane presenti (oltre al direttore di gara Renzo Castagneto con la classica bombetta grigia sul capo per l'occasione) notammo il Prefetto di Brescia Dr. Magris, il Sindaco Prof. Bruno Boni, il Questore Comm. Miner-vini ed altri.

La prima vettura che prese il via alle 21 fu quella di Andina-Gherardi (Fiat 750 T. I.), l'ultima quella di Rolt-Hayden (Jaguar) alle 6.38. La bandiera bianca azzurra (i colori della città di Brescia) del mossiere passò a turno fra le mani del Prof. Boni, del Marchese Trevisan, di Castagneto, del Co. Maggi e di Spotorno.

Fra gli annosi ippocastani del Rebuffone splendevano potenti riflettori, destinati ad illuminare il campo agli operatori cinematografici e della televisione.

Abbracci addii, persino il delicato omaggio di una dalia rossa portata da mani gentili di una signora ad un pilota in partenza, applausi, applausi, applausi per tutti, specie per la falange di assi presenti al via. Fra questi ottennero maggior messe di ovazioni Carini, Stagnoli, Ruffo, l'Argentino Marinon, Palmieri, Cortese, Zehender, Fitch, Moss, Paolo e Giannino Marzotto, Collins, Johnson, Descollonges, Fancio, Kling, Bordoni, Tom Cole, Bracco, Parnell, Abecassis, Villaresi, Farina, Anselmi, Bornigia, Valenzano, Bonetto, Biondetti, Widsom, Sterzi, Hawthorn, Tadini, Sanesi, Cabianca, Scotti, Castellotti e Rolt.

Applausi particolari ai circa trenta equipaggi bresciani. Gli assi portavano seco sacchetti contenenti cartoline-ricordo affiancate con lo speciale francobollo emesso dal Ministero delle Poste e Telecomunicazioni per la XX Mille Miglia.

Non presero il via le Aurelia B 22 della Lancia per la nota vertenza interpretativa del regolamento vigente e che datava sin dall'ultimo Giro di Sicilia. Assente pure il bravo Guidotti dell'Alfa, che avrebbe dovuto pilotare un 4° Disco Volante.

Uno stuolo di dame eleganti più o meno avvenenti attendeva con ansia lo scoccare delle 5,32 per vedere Al Khan, ma quegli non si fece vivo. Per lui parti Zehender, notissimo nel « clan » internazionale dei corridori.

Tenne invece fede alla parola Roberto Rossellini, il quale parti con un operatore a bordo, che si divertì a riprendere le scene di entusiasmo della folla per un artista, che ha messo sovente a rumore il campo cinematografico al di qua e al di là dell'Atlantico.

In totale, come si è detto, i partiti furono 481 così suddivisi:

— Turismo 750 (80 equipaggi partiti), Sport 750 (59), Turismo 1300 (117), Turismo 2000 (80), Sport 1100 (34), Turismo oltre 2000 (3), Sport 2000 (63), Sport oltre 2000 (45).

L'epica lotta per la vittoria assoluta

La deprecata assenza della Mercedes non tolse proprio nulla all'interesse, davvero altissimo ed entusiasmante, della XX Mille Miglia. C'è solo da chiedersi come sarebbe andata a finire, ove la Casa di Stoccarda non avesse disertato

il campo: campo che quest'anno era non agguerritissimo, ma formidabile, se si pensa che vi erano almeno venti equipaggi dotati di mezzi capaci di aggiudicarsi la vittoria assoluta.

L'incertezza del pronostico, da nessuno per logica evidenza osato, doveva poi essere addirittura complicata dalle sconcertanti fasi della corsa, ricca di colpi di scena e di episodi meravigliosi a non finire. Ma veniamo ai fatti.

Da Brescia nella categoria dei « cannoni » (la oltre 2000 cc. Sport) avevano preso il via tutti i favoriti, ad esclusione, come abbiamo visto, di Guidotti, quarta guida dell'Alfa (Disco Volante). Qualche cosa di nuovo era però nell'aria di questa ventesima edizione della Mille Miglia: non tanto perché costituissero già di per sé peculiari novità le creazioni soprattutto dell'Alfa e della Lancia, nonché lo schieramento della Jaguar, dell'Aston Martin e della Healey, quanto per il fatto, che da tempo quasi memorabile, la media del vincitore assoluto era oscillante tra i 120-130 Km. orari. Ci si domandava: è mai possibile che il progresso tecnico delle vetture sport segni il passo per un lasso di tempo così lungo?

Ma ecco qui intervenire un elemento accidentale, non certo vincolato alla volontà dei progettisti delle case o degli organizzatori della corsa bresciana: il tempo. Quello che per molti anni aveva avuto una funzione negativa, ma equilibratrice dei valori in campo, quest'anno ebbe invece una funzione positiva, per il fatto che aggiunse alla strapotenza dei mezzi meccanici, la possibilità, anzi la necessità assoluta, di sfruttarli in pieno.

Se le prime segnalazioni dei passaggi da Verona delle macchine più veloci delle altre categorie avevano impressionato i tecnici, sbalordimento addirittura dovevano provocare le comunicazioni relative ai tempi della massima categoria. Ci si chiedeva — ad esempio — se nei calcoli dei cronometristi ci fossero errori. Ci pensate? Andare da Brescia a Verona ad oltre 182 Km. orari di media (ad una media che quasi non si raggiungeva nemmeno sul Circuito di Monza) correndo tra due ali nereggianti di folla, su strade strette ed insidiose, senza ripari e senz'altro aiuto che quello della propria buona stella? Ci pensate?

Una media incredibile! Eppure Consalvo Sanesi sul Disco Volante l'aveva realizzata. Alle sue calcagna nella città scaligera transitavano Taruffi (a 32") su Lancia, Farina (a 38") su Ferrari, Villaresi (a 47") su Ferrari. A breve intervalli Fancio, Giannino Marzotto, Kling, Bonetto, Bordoni.

L'infame ritmo provocava subito dopo Verona la prima selezione: Taruffi infatti rompeva e Villaresi lamentava noie ai freni, per cui due dei favoriti erano già liquidati.

Intanto Consalvo Sanesi manteneva il ritmo iniziale, cosicché a Ravenna la sua media risultava ancora di Km. 174 e 702 orari. Secondo era Farina (Ferrari), terzo Kling a circa 12" da Sanesi. I distacchi erano severi, ma in una corsa di questo genere nessun distacco è incolmabile. Intanto presso Ferrara Piero Scotti su Ferrari (n. 636) abbandonava per noie meccaniche. Nei pressi di Ravenna la Nash-Healey biancazzurra di Ficht era anch'essa eliminata per rottura dei freni. A Senigallia Bordoni (sulla nuova Gordini), che era a Ravenna quarto assoluto a meno di un minuto da Kling, si fermava anch'egli definitivamente a causa della rottura di una valvola. Anche Hawthorn (Ferrari), che era nella muta degli inseguitori più favoriti a circa 3" dall'asso tedesco, rompeva presso Riccione la pompetta del freno ed abbandonava. Anche a Pescara la folle corsa di Sanesi continuava regolar-



Riparte dal controllo di Roma Paolo Marzotto la cui gara diverrà brillantissima per una spettacolosa rimonta. Mentre il fratello Giannino riuscirà alla fine vincitore assoluto, Paolo incapperà invece in una uscita di strada e si salverà a stento dal rogo della sua vettura, incendiatasi per l'urto.

menti più quotati nel tratto Gavazzona-Modena. La macchina del vincitore in quel tratto realizzò la media di oltre 192 Km. orari.

A Rubiera intanto era scomparso Paolo Marzotto, uscito di strada e salvatosi miracolosamente dalla macchina in fiamme.

A Brescia intanto si svolgeva l'apoteosi del vincitore, mentre si frantumava il mito del record di Biondetti polverizzato in poco più di 10 ore da un giovane sportman miliardario, che corre per diletto in età tenerissima (per un corridore) lanciando il suo vindice guanto di sfida ai trionfatori di tutte le piste del mondo.

Dopo oltre un'ora, vinto ma non domo, giungeva al traguardo, spingendo la sua Lancia fermata da un'irreparabile avaria, Clemente Biondetti, applaudito dalla folla commossa.

Alla distanza intanto erano emersi nella titanica lotta Bonetto (Lancia) terzo assoluto (anch'egli ha battuto insieme a Fancio e Marzotto il vecchio record) e Tom Cole (Ferrari) un americano, che ha salvato l'onore della disfatta rappresentativa straniera.

La Renault si prende la rivincita del Giro di Sicilia nella 750 cc.

Dopo la vittoria dell'equipaggio La Rosa-Sabbia su Fiat al giro di Sicilia si pensò che il predominio delle macchine straniere nelle piccole cilindrata fosse ormai stato felicemente interrotto e che la nostra industria fosse al fine corsa ai ripari per ovviare agli svantaggi propagandistici derivanti da un sifattato stato di cose (leggi cilindrata inferiore).

Al contrario la rappresentativa straniera nella 750 T.I. fu molto più agguerrita alla Mille Miglia, essendosi aggiunte alla Dyna Panhard anche le formidabili 4 CV Renault.

Al via la Panhard di Papini-Caratti (88) assunse subito il comando del carosello raggiungendo Verona in 34'44" alla media di chilometri 114.010. Seconda era la macchina dello stesso tipo

(quella di Bianchedi-Tabanelli n. 42) alla media di Km. 112.604. La prima macchina italiana (la Fiat di Brighenti-Sandrolini n. 50) aveva realizzato in quel tratto Km. 109.639 orari. Da quel momento le nostre « Topolino » non potranno più minacciare la supremazia francese.

Infatti a Ravenna la nostra inferiorità diventava schiacciante. Al primo posto era passata la Dyna Panhard di Bianchedi-Tabanelli seguita a 28" da Papini-Caratti. La media era di Km. 106.627. Le successive posizioni, sino al nono posto compreso, erano passate in mano alle Renault ed alle Dyna Panhard.

Pervenivano intanto le notizie dei primi incidenti, per quanto la percentuale fosse minima, conseguenza evidente dell'enorme progresso tecnico di quelle micro-vetture. A Verona la macchina n. 77 di Canali-Urzi Santi (Fiat) ribaltava. I piloti, incolumi, la raddrizzavano e riprendevano imperterriti la marcia. Anche al n. 78 (Guarneri-Beretta) su Fiat accadeva uguale incidente a Padova e riprendeva indenne la corsa.

A Ferrara si ritirava la Fiat n. 75 di Rondinelli-Casarino.

A Pescara si verificava qualche mutamento nelle prime posizioni. Ritornava in prima posizione la macchina n. 88 di Papini-Caratti (Dyna Panhard) in ore 5 54' 45" alla media di Km. 106.503 orari. Secondi erano i piloti Angelelli-Recchi (Renault) a meno di 2". Al terzo posto era retrocessa la Panhard di Bianchedi-Tabanelli (che era in testa a Ravenna). Al quarto, al quinto, al sesto, al settimo e ottavo posto erano altre cinque Panhard (quelle di Provaso, Crepaldi, Del Bono, Cotton e Rigamonti). Al nono posto la Fiat di Brighenti-Sandrolini a circa 17" dal capofila.

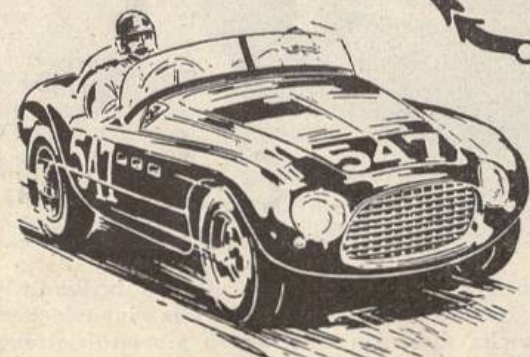
All'Aquila si ritiravano Giubilato e Coppo (n. 28) su Fiat.

A Roma l'equipaggio Bianchedi-Tabanelli si avvicendava per l'ennesima volta al comando con quello di Papini-Caratti, entrambi su Dyna Panhard. La media era scesa (dopo il tratto misto da Pescara a Roma) a Km. 99.121, avendo il capolista impiegato ore 8.49'3" a raggiungere la capitale.

E ancora

UN CAMPIONE

UNA MACCHINA



Ferrari

UNA CANDELA DI ALTA QUALITA'



CHAMPION



GIANNINO MARZOTTO

TRIONFANO

nella corsa più fascinosa e combattuta che ha visto crollare tutti i precedenti records, la

Mille Miglia

Date anche al vostro motore le candele che assicurano potenza e consumo ridotto: le

CHAMPION

esigendole nuove e del tipo appropriato suggerito dalle guide **CHAMPION**

Angelelli-Recchi (Renault) manterranno il secondo posto ed aspetteranno fiduciosi gli eventi. Alle loro spalle seguivano nell'ordine quattro Panhard, mentre la Renault di Franchi e Barbieri (n. 73) aveva guadagnato il settimo posto a 24' dal primo. La prima macchina italiana era ottava (Brighenti-Sandrolini) a circa 25' seguita da altre due vetture francesi.

Tra Roma e Firenze la classifica però cambiava, per quanto non cambiasse la musica per i nostri colori. La Renault n. 82 di Angelelli-Recchi era passata al comando in ore 12.12'22" alla media di Km. 95,935. A 8" seguiva la Panhard di Bianchedi-Tabanelli, a sua volta inseguita da altre tre macchine del medesimo tipo. Al sesto posto la Renault di Franchi e Barbieri, al settimo la Panhard di Maranzana e Carletti.

La prima Fiat (quella di D'Amico-Fiordalisi, n. 23) si trovava a Firenze a circa 35 minuti dalla Renault di Angelelli.

Tra Firenze e Bologna la solfa non cambiava nelle prime cinque posizioni. La media era colà di Km. 93,526.

Al traguardo di Brescia il trionfo dell'industria francese si rivelava schiacciante. Infatti nelle prime dieci classificate i primi nove posti della graduatoria erano distribuiti tra la Renault e la Dyna Panhard, con vantaggio numerico a favore di quest'ultima.

La media di Km. 95,878 demoliva letteralmente il primato dello scorso anno detenuto da Lughli-Landi (Fiat) alla media di Km. 88,019.

La Dyna Panhard domina nella 750 Sport (i colori italiani validamente difesi dalla valorosa Anna Maria Peduzzi)

Anche nella categoria delle vetturine sport i francesi hanno vinto, seppure non con la schiacciante superiorità della classe T. I.

Manifesto fu però il predominio della Dyna Panhard, che già a Verona era in testa con l'equipaggio Castelbarco-Savoretto in 31' 54" alla media sbalorditiva di Km. 124,132 all'ora, tallonati dalla Fiat-Parisotto di Dalmonte-Perucchetti a 18".

Quivi si ritiravano le coppie Zerbini-Zerbini e Gagneux-Lachenal (entrambe su Dyna Panhard) per noie meccaniche.

Poco dopo, verso Padova, ne seguiva l'esempio la Fiat di Dalmonte-Perucchetti che sino a quel momento si era comportata assai bene. A Rovigo anche la Panhard di Dannenmüller-Salvi, che chiudeva il carosello della 750 Sport, essendo partita alle ore 23 e 8', abbandonava la lotta.

A Ravenna potevamo finalmente fare il punto della situazione.

Touzot-Persillon (Dyna Panhard) si erano sostituiti al comando alla coppia Castelbarco-Savoretto (su macchina analoga), che era frattanto retrocessa al sesto posto (la media era di Km. orari 115,956).

Secondi erano i favoritissimi Claude-Pages su Renault a 45".

Terzi Girardi-Marzani (Panhard) e al quarto posto la velocissima amazzone Anna Maria Peduzzi (Fiat Stanguellini) a 1' e 34".

A Forlì un equipaggio, che sarebbe stato certamente tra i protagonisti della corsa in questa categoria, era vittima di un pauroso incidente. Infatti la macchina n. 2218 (Renault) di Claude-Pages usciva di strada. I piloti si ferivano entrambi abbastanza gravemente.

A Fano Cecchini e Cardinali (su Lancia Ardea modificata), che a Pesaro erano passati al secondo posto, dovevano abbandonare per noie alla frizione.

Al controllo di Pescara Touzot e Persillon avevano consolidato il loro pri-

mato, marciando alla media di Km. orari 118,125. Leonardi Appignani su Fiat-Giannini si erano fatti luce passando al secondo posto ad 1' e 58".

A Roma la situazione però si aggravava per i colori italiani, essendo le Panhard transitate ai primi tre posti. Infatti l'equipaggio tedesco Hempert e Schwartz era risalito dal sesto al secondo posto nel tratto Pescara-Roma, mentre Girardi e Marzani erano riusciti a conservare il terzo posto, che mantenevano sin da Ravenna. Leonardi-Appignani erano retrocessi al quinto posto, mentre l'Ardea di Ricci-Del Bebbio (quarta) era la prima fra le macchine italiane della categoria 750 Sport. La media a Roma era elevatissima: Km. 110,753 orari.

A Orvieto la Dyna Panhard di Scholmann-Colas era costretta al ritiro. A Siena uguale sorte (noie meccaniche) toccava agli italiani Fiorio e Borogna su Lancia Ardea.

A Firenze Touzot e Persillon erano sempre primissimi a 106,170 di media, in ore 10, 1' e 46". Alla distanza era emerso l'equipaggio Castellarin-Capaccioli (Panhard) passato al secondo posto e che a Roma era in sesta posizione. Qui ricominciava la marcia di riavvicinamento la nostra Anna Maria Peduzzi, che era rimasta attardata dopo Ravenna. La veloce italiana, che a Firenze era decima passava a Bologna al settimo posto, dopo un formidabile ricupero sui tornanti della Futa. A Bologna erano sempre primi i francesi, che conducevano ormai sino da Padova inseguiti dalla Fiat Giannini di Tinazzo-Nicolosi.

La media era di Km. 103,808; al terzo, quarto e quinto posto seguivano altre tre Dyna Panhard, evidentemente attardate dal percorso appenninico.

A Parma i fratelli Fenocchio (Fiat) lamentavano un guasto all'albero di trasmissione, per cui dovevano abbandonare. Alle 12 e 37' la velocissima Dyna Panhard di Touzot e Persillon tagliava per prima il traguardo di Brescia, non solo prima della sua categoria, ma prima del rombante carosello di vetture di ogni tipo impegnate nella ventesima Mille Miglia.

I cronometristi, accorsi precipitosamente in seguito alle segnalazioni telefoniche dei ponti-radio di Piacenza e Parma erano esterrefatti avendo i Francesi percorso i Km. 1512 della gara in 14 ore 15' e 36", alla media record di Km. 106,031, avendo demolito il primato di Leonardi stabilito nel 1950 alla media di Km. 105,789.

La Dyna Panhard di Castellarin e Capaccioli completava il successo dell'industria francese, giungendo seconda in ore 14, 42' e 46".

La virtuosa del volante Anna Maria Peduzzi salvava l'onore dei colori italiani rimontando tra Bologna e Brescia i posti dal settimo al terzo della classifica, dinnanzi ad una schiera di agguerriti specialisti tra i quali Guy e Bosvin (n. 2248 su Renault), Tinazzo e Nicolosi (n. 2259, su Fiat Giannini), per non dire di Pieron e Zaganelli (Panhard) e di Redélé-Pons (Renault), i quali lo scorso anno avevano riportata la palma proprio in questa categoria. L'ardita pilota comasca riusciva così, con questo spettacoloso «rush» finale a conquistare con la Fiat Stanguellini un onorevolissimo piazzamento. La gesta della «Marocchina» vale da sola ad illuminare tutta la pur intensa e brillante attività di questa nostra davvero inesauribile pilota.

Alla coppia Mancini-Mancini su Fiat 103 il bis della vittoria nel Giro di Sicilia

Centosedici vetture della classe sino a 1300, si sono contese la vittoria sul-

l'immenso circuito della Mille Miglia. Erano in prevalenza Fiat del nuovo tipo di 1100 cc., che tanta ammirazione suscitavano al Giro di Sicilia, dove i vincitori di oggi, avevano realizzato una media di Km. 84,156, superiore cioè a quella ottenuta nel 1949 dalla Ferrari di Clemente Biondetti, allora vincitore assoluto del «Giro». A questa classe erano iscritte anche alcune macchine francesi (Simca, Peugeot e Panhard) e qualche Lancia Ardea ma, al contrario di quanto accaduto all'industria italiana nella 750 T. I. e nella 750 Sport, in questa categoria nessun concorrente che non fosse al volante della Fiat, riuscì minimamente ad inserirsi nella benché minima posizione di rilievo della classifica, tanto fu manifesta la superiorità del prodigioso prodotto della grande industria torinese.

La lotta per le prime posizioni fu sempre alquanto incerta, in conseguenza anche delle reazioni negative o positive di molti piloti, che non erano ancora molto affiatati col nuovissimo e prestigioso mezzo meccanico. Infatti persino i vincitori, i bravi fratelli Mancini, avevano al traguardo solamente 15" di vantaggio sugli immediati inseguitori.

Le prime segnalazioni sull'andamento di questa competizione ci giungevano da Ravenna dove la coppia Masiero-Gatto era giunta in 2 ore, 32' e 21" alla media di 119 Km. e 79 metri. Secondi erano Alquati e Caporali a poco meno di cinque minuti e poi una muta formidabile di inseguitori a brevi intervalli e fra questi i fratelli Mancini in quinta posizione.

Frattanto a Verona l'equipaggio Cecchi Giovannelli era rimasto fermo per 40 minuti a riparare un guasto mentre la città scaligera era stata fatale anche alla coppia Scaravelli-Bauer, colà ritiratasi. A Vicenza i fratelli Sgorbati avevano lamentato noie al differenziale, mentre il duo Scotti-Cavallo aveva abbandonato definitivamente la contesa. Ad Ancona sparivano pure dall'agone Polverini e Tamanti.

Al controllo di Pescara i fratelli Mancini erano già passati al comando alla media di Km. 117, 750, in ore 5, 21' e 1".

Branchini e Nasi avevano scavalcato nella classifica la coppia Alquati-Caporali, ma nei posti d'onore la lotta era tutt'altro che spenta essendo raggruppati nello spazio di 4' ben nove concorrenti.

All'Aquila registravamo il ritiro di Salvati e Barbagallo. In generale però le Fiat «103» tenevano assai bene ed il pronostico rimaneva incerto.

A Roma però il distacco tra il primo ed il secondo, dopo il percorso difficile sugli Appennini era aumentato. La coppia Mancini-Mancini aveva guadagnato oltre quattro minuti sui neo secondi Matteucci-Natale, protagonisti di un'eccezionale rimonta. Sempre regolari Alquati e Caporali terzi a poco meno di 6' dal capofila. La media nella Capitale era di Km. 111,689 orari.

A Firenze sempre al comando i fratelli Mancini, ma al secondo posto nuovo cambiamento: seguiva infatti l'equipaggio capolista, la coppia Serena-Piccolo, emersi nella competizione tra Roma e la capitale della Toscana. Anche le altre posizioni erano rivoluzionate, mentre all'ottavo posto comparivano Siciliani e Netti, già terzi al giro di Sicilia. La media era sempre elevata: Km. 108,036 l'ora. A Bologna però la coppia Serena-Piccolo sopravanzò quella Mancini-Mancini, avendo guadagnato alcuni minuti nell'attraversamento degli Appennini. La media era in quella località di Km. 106 e 459 metri orari.

A Parma in Viale Regina Margherita la coppia Frera-Bolognesi (n. 2341) investiva un ciclista che aveva elusa l'attenta sorveglianza delle forze dell'ordi-



mille miglia

conferma del GIRO DI SICILIA

Km. 1512 alla media di 120,305

Alfa-Romeo
1900

Km. 1080 alla media di 94,266

al traguardo di BRESCIA

1. PAGLIAI

2. STAGNOLI

3. BORMIOLI

4. PARESCHI

6. DELLA BEFFA

7. CASTELLI

8. BELLUCCI

9. GARUFFI

10. FRANCESCHETTI

al traguardo di PALERMO

1. CARINI

3. PALMIERI

4. MUSMECI

8. CETERA

10. CORTESE

Gli stessi tecnici e le maestranze che hanno ideato e costruito l'Alfa Romeo 1900 hanno realizzato il "disco volante" coupé 3500 cmc. sport che ha dominato a Firenze con Sanesi, Kling e Fangio e si è classificato secondo assoluto con lo stesso Fangio

ne. Nell'incidente l'intruso riportava la frattura di qualche costola.

Alle soglie di Brescia, l'equipaggio Mainetti-Gorga era a sua volta protagonista di uno spettacoloso incidente. Infatti alla curva della Fiat sbandava, ribaltando. Per timore dell'incendio della macchina, i due rompevano prontamente i finestrini balzando fuori della vettura ma riscivano poi ugualmente a raggiungere a bordo della loro malconcia vettura il traguardo finale.

Nel frattempo l'entusiasta folla aveva già salutato i fratelli Mancini, che dopo Bologna, con un ultimo incandescente exploit, erano riusciti ad aver ragione di Serena e Piccolo per soli 15". Terzi erano Ghidoni e Testolini, che erano sempre rimasti nelle prime posizioni e quarti Gianni-Raboni, gli stessi che lo scorso anno erano risultati primi nella classifica all'indice di prestazione.

L'Alfa 1900 di Pagliai e Parducci domina il campo agguerrito nella 2000

Assenti le Aurelia B 22 preparate dalla Casa, perchè non considerate dal regolamento macchine della categoria turismo internazionale, si disputavano l'onore del primato 80 concorrenti in rappresentanza dell'Alfa Romeo, della Lancia e della Fiat. La marca cara al Professor Valletta, invero era più che altro aggregata alla categoria come sottoclasse, essendo rappresentata dalle Fiat «1400» naturalmente inferiori alle potenti macchine da grande turismo uscite dagli stabilimenti dell'Alfa e della Lancia.

In questa categoria era largamente rappresentata l'«élite» dell'automobilismo italiano. Infatti sono scesi in campo piloti di vaglia come Salice, Nissotti, Carini, Della Beffa, Stagnoli, Zafferri, Cornaggia-Medici, Bormioli, Cetera, Ruffo, Marimon, Palmieri ed altri tutti su Alfa Romeo. Lotta in famiglia, quindi.

Poco dopo il via cominciarono a pervenire notizie sulla corsa. Stagnoli era andato a Verona ad una media sbalorditiva. Qui Mascagni e Guerrieri (n. 247) erano fermi. Anche l'argentino Marimon col compagno Moroni aveva abbandonato la competizione nella città dell'Arena. A Vicenza erano pure fermi la nobile coppia Granito di Belmonte e T. Capelli-Poletti, entrambi su Alfa. Uguale sorte toccava al n. 210 Zamboni-Fava su Alfa-Romeo.

Al controllo di Ravenna gli assi si erano catalizzati tutti al culmine della graduatoria. Carini era in testa in 2 ore, 9' e 54" alla media di Km. orari 139,953.

Secondo era Palmieri a 13", terzo Stagnoli a poco più di 3 minuti. A ridosso del terzetto marciavano a brevi intervalli Ruffo, Randi, Sebasti, Franceschetti, Zagato, Bormioli e Pareschi.

A Cesena l'Aurelia di Guastalli-Benzoni usciva in curva per eccesso di velocità, senza danni ai piloti. Pesaro invece era fatale a Carini, il quale vedeva così sfumare il suo bel sogno di vittoria, avendo il forte pilota dato buona dimostrazione di sé come fondista al Giro di Sicilia, dove con una macchina dello stesso tipo si era classificato terzo assoluto. Sempre nei pressi di Pesaro il n. 206 (Romano G-Invernici) su Alfa 1900, usciva di strada, avendo trovato il percorso inopinatamente occluso da un autocarro.

A Pescara il nuovo capolista era Palmieri in coppia con Pianta, il quale aveva fatto salire la media a Km. orari 145,059 avendo raggiunto la cittadina abruzzese in 4.20'35". Ruffo, dimostratosi un corridore automobilista ben degno della sua fama mondiale di motociclista, era secondo a poco più di 4 minuti. Stagnoli seguiva a circa 9'.

Il Libro d'Oro delle "venti Mille Miglia"

ANNI	PILOTI	VETTURE	TEMPO IMPIEGATO	MEDIE
1927	MINOIA-MORANDI	O. M. 2000 cmc.	ore 21.04'48"	Km. 77.238
1928	CAMPARI-RAMPONI	Alfa 1500 cmc.	" 19.14'05"	" 84.128
1929	CAMPARI-RAMPONI	Alfa 2000 cmc.	" 18.04'25"	" 89.688
1930	NUVOLARI-GUIDOTTI	Alfa 2000 cmc.	" 16.18'59"	" 100.450
1931	CARACCIOLA-SEBASTIAN	Mercedes 8000 cmc.	" 16.10'10"	" 101.146
1932	BORZACCHINI-BIGNAMI	Alfa 3000 cmc.	" 14.55'18"	" 109.884
1933	NUVOLARI-COMPAGNONI	Alfa 3000 cmc.	" 15.11'50"	" 108.572
1934	VARZI-BIGNAMI	Alfa 3000 cmc.	" 14.08'05"	" 114.307
1935	PINTACUDA-DELLA STUFA	Alfa 3000 cmc.	" 14.04'47"	" 114.753
1936	BRIVIO-ONGARO	Alfa 3000 cmc.	" 13.07'51"	" 121.622
1937	PINTACUDA-MAMBELLI	Alfa 3000 cmc.	" 14.17'32"	" 114.747
1938	BIONDETTI-STEFANI	Alfa 3000 cmc.	" 11.58'29"	" 135.391
1940	HAUSTEIN-BAUMER	B. M. W. 2000 cmc.	" 8.54'46"	" 166.729
1947	BIONDETTI-ROMANO	Alfa 3000 cmc.	" 16.16'39"	" 112.238
1948	BIONDETTI-NAYONE	Ferrari 2000 cmc.	" 15.05'44"	" 121.227
1949	BIONDETTI-SALAMI	Ferrari 2000 cmc.	" 12.07'05"	" 131.456
1950	MARZOTTO G.-CROSARA	Ferrari 2340 cmc.	" 13.39'30"	" 123.209
1951	VILLORESI-CASSANI	Ferrari 4100 cmc.	" 12.50'18"	" 122.322
1952	BRACCO-ROLFO	Ferrari 3000 cmc.	" 12.09'45"	" 128.591
1953	MARZOTTO-CROSARA	Ferrari 4100 cmc.	" 10.37'19"	" 142.347

Pagliai-Parducci (che vinceranno la gara) a Pescara erano decimi a quasi 20 minuti dal primo.

Subito dopo Pescara un altro dei favoriti, Ruffo, abbandonava per noie all'accensione.

Stagnoli, che lamentava un lieve guasto alla frizione, passava in seconda posizione a 16' da Palmieri.

Nel tratto Pescara-Roma la coppia Pagliai-Parducci sferrava il suo attacco passando vertiginosamente dal 10. al 3. posto a soli 6 minuti da Stagnoli.

A Roma, raggiunta alla media di Km. 135,212 in ore 6.27'50" passavano: primo Palmieri, secondo Stagnoli a 16', terzo Pagliai a 22', 4. Zagato a 24', tutti su Alfa Romeo.

Dopo Roma anche Bormioli allungava il passo e passava dal 10. posto della capitale al 7. a Firenze. Quivi Palmieri era sempre primo in ore 9.14'13" alla media di Km. 126.773, seguito da Stagnoli a ben 37' e da Castelli (che aveva superato Pagliai) a 29'.

Gli Appennini determinarono alcuni mutamenti nella classifica ed a Bologna (raggiunta dal capofila Palmieri in ore 10.27'14" alla media di Km. 122,251) Pagliai aveva sferrato il secondo micidiale attacco ed era passato al secondo posto a mezz'ora dal primo. Terzo era il tenace Stagnoli a poco meno di un primo da Pagliai, quarto Pareschi e quinto Bormioli (che insisterà nel suo allungo) quasi appaiati.

A Bologna la macchina n. 201 capotava a Porta Saffi; i concorrenti Brioschi e Pistoia uscivano dalla brutta avventura senza gravi danni.

Dopo la città dei tortellini e precisamente a Castelfranco spariva il dinamico equipaggio Palmieri-Pianta, che pareva ormai, dopo il duro tratto montano, avviato al successo di categoria. Pagliai e Parducci, non avevano pertanto difficoltà a succedere loro nel comando della muta degli Alfisti e Stagnoli-De Giuseppe passavano automaticamente secondi, mentre Bormioli e Marchiori guadagnavano il terzo posto.

In quell'ordine il trio raggiungeva Brescia che tributava al concittadino Stagnoli lunghi e meritati applausi. La media finale risultava di Km. 120,305.

Il tempo era di ore 12.34'25". Lo scorso anno però il povero Fagioli su Aurelia, su un percorso più lungo di 50 Km., aveva raggiunto la media di Km. orari 123,460.

Peccato davvero che sia mancato il termine di paragone per stabilire un valido confronto tra le Alfa 1900 e le Aurelia. Da rilevare all'arrivo le ovazioni del pubblico indirizzate al senatore Cornaggia Medici, l'anziano ma non mai domo

veterano delle Mille Miglia, che ne ha portate a termine circa una dozzina (e forse più).

Nella 1100 Sport: conferma del gioiello dei Fratelli Maserati, che (per merito di Venezian e Albarelli su Osca) polverizza il record di Cabianca

Che l'Osca 1100 fosse un prestigioso e magnifico prodotto dell'italico ingegno, era noto a tutti i tecnici ed agli appassionati e no. Ma ben pochi avrebbero alla vigilia creduto che una macchina di poco più di un litro di cilindrata avrebbe raggiunto, su un difficile anello di 1512 durissimi chilometri, la media spettacolosa di Km. orari 125,160. E che la macchina costruita a Bologna dai fratelli Maserati sia un gioiello è dimostrato dal fatto che quel mezzo meccanico è risultato anche primo assoluto nella classifica all'indice di prestazione, che come è noto si ricava dalla seguente formula:

$$K = \frac{Vm}{3 \sqrt{V}}$$

nella quale Vm sta per velocità media e V per cilindrata in litri del motore (in tal modo tutte le macchine concorrenti sono poste su un piano di parità, come s'usa già da molto tempo a Le Mans).

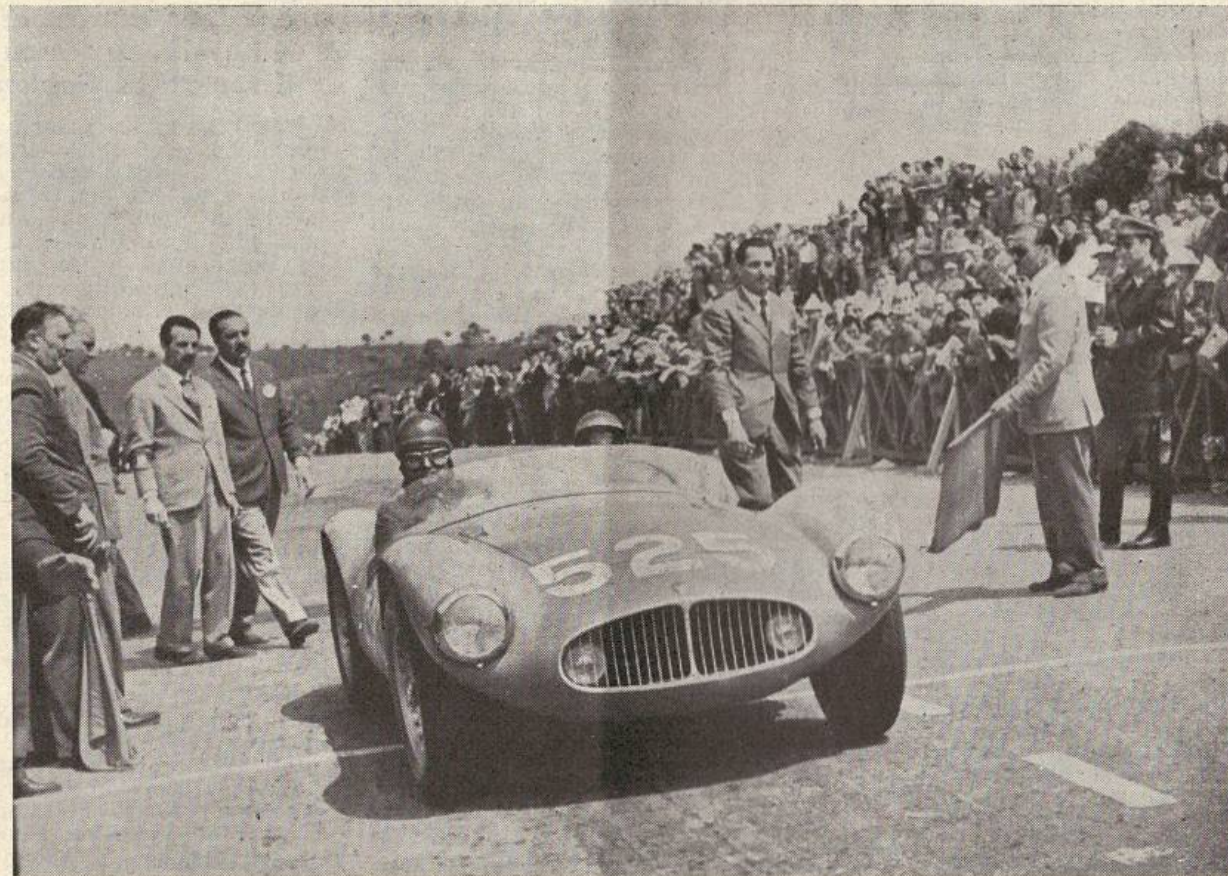
Orbene nella categoria 1100 sport le Osca hanno spadroneggiato da un capo all'altro della contesa e se alcuni dei piloti avessero saputo disporre con maggiore perizia e con minore foga del loro generoso corsiero certamente la classifica sarebbe ancor più eloquente.

Basti dire che a Ravenna le Osca occupavano i primi sei posti in classifica (di classe) e che Sgorbati-Zanelli, giunti primi in quella città, avevano impiegato soltanto 2 ore 4' e 29" a percorrere i primi 303 chilometri, il che equivale ad affermare che la media fu in quel primo tratto di Km. 146,043. Secondi erano Pagani e Forlai a 5', terzi Venezian-Albarelli a 8', già terzi nella stessa categoria lo scorso anno dietro a Cabianca e Pagani.

Ma dopo Ravenna i primi due scomparivano dalle prime posizioni e si ritiravano. Frattanto a Ferrara era accaduto un pauroso incidente, che avrebbe potuto avere ben più serie conseguenze. I torinesi Balzarini e Veglia, che viaggiavano velocemente a bordo della loro bella Osca cozzavano contro una pianta sfasciando la macchina e rimanendo feriti per fortuna non gravemente. Poco



Il ritorno della gloriosa Maserati alle corse...



Emilio Giletti su Maserati
vincitore della classe 2000 c.c.
nella XX MILLE MIGLIA.

Soc. ALFIERI MASERATI
MODENA - VIA CIRO MENOTTI, 322 - TELEF. 34-51

prima di Pescara anche Pagani e Forlai su *Osca*, che erano secondi assoluti, uscivano con lievi ferite da uno spettacoloso volo fuori strada.

A Pescara quindi il comando risultava affidato alla coppia Venezian-Albarelli in ore 4, 25' e 14" alla media di Km. orari 142,516. La seguivano (rispettivamente a 4' ed a 11") altre due *Osca* di Sani-Bianchi e di Coriasco-Gamerro.

Il terzetto, procedendo regolarmente nella sua trionfale marcia, passava da Ponte Milvio a Roma verso le dieci sempre nel medesimo ordine. La media, a causa delle asperità di percorso, tra L'Aquila e Roma, era scesa a Km. orari 132,619, inferiore (a titolo esemplificativo) di meno di cinque chilometri a quella della *Mercedes* 300 S. L. di Kling lo scorso anno.

A Firenze scena immutata: le tre *Osca* transitavano di conserva in testa alla classifica, senza troppe preoccupazioni, dato il vuoto, che avevano creato alle loro spalle (la *Fiat* Ermini di Brandi, quarta, era la più pericolosa competitorice, ma a mezz'ora di distacco). Intanto si facevano luce nelle retroguardie Bormioli-Ficai e Fona-Malavasi (*Fiat*) e la *Osca* di Giardini-Castelli, che decima a Firenze, era nona a Bologna e quarta a Brescia.

A Bologna nessuna novità nei primi tre posti di graduatoria. Nelle altre posizioni Fona e Malavasi con la berlina *Fiat* Stanguellini avevano guadagnato un'altra posizione in classifica. La media dopo il secondo round di montagne russe dell'Appennino era scesa ulteriormente a Km. 121,617. Fra Bologna e Brescia la terza delle *Osca* scompariva dalla gara, ma in compenso quella di Giardini-Castelli passava al quarto posto.

Al terzo — dietro ai tenaci capi classifica — Venezian-Albarelli e Sani-Bianchi, entrambi sull'*Osca* bialbero si piazzavano Bormioli e Ficai (*Fiat*) a due ore dal vincitore. Fona e Malavasi erano quinti, Buoncristiani e Ciapponi sesti, tutti su *Fiat*.

Duello al sole (senza tragedie) nella oltre 2000 T. I.

Tre soli i partenti in questa categoria: Mondadori-Fedrigoni su *Jaguar*, Frère-Milhoux su *Chrysler*, Reggiani-Reggiani su *Jaguar*.

Si trattava di macchine enormi sviluppati forti velocità, ma inadatte ai percorsi misti non essendo ovviamente troppo maneggevoli.

La *Chrysler* di Frère-Milhoux, sontuosa in tutti i dettagli, conduceva la corsa dal primo all'ultimo chilometro.

A Ravenna la classifica era la seguente: 1. Milhous-Frère, *Chrysler*, ore 2,18'21" media Km. 131,405; 2. Mondadori-Fedrigoni, *Jaguar*, ore 2,40'01"; 3. Reggiani-Reggiani, *Jaguar*, ore 4,32'15".

Nè invero si può affermare che la media fosse del tutto disprezzabile.

Tra Ravenna e Pescara si ritirava la *Jaguar* di Reggiani-Reggiani ed a Pescara la situazione era dunque la seguente: 1. Frère-Milhoux, *Chrysler*, ore 4,48'30", media Km. 121,022; 2. Mondadori-Fedrigoni, *Jaguar*, ore 5,36'01".

A Roma posizioni immutate. La *Jaguar* di Mondadori-Fedrigoni aveva perso terreno (per la cronaca il signor Mondadori è fratello del celebre editore).

Nella capitale la classifica era questa: 1. Frère-Milhoux, *Chrysler*, ore 7,09'45", media Km. 122,024; 2. Mondadori-Fedrigoni, *Jaguar*, ore 8,26'20".

Senza storia il tratto di strada, che va dalla boa di Roma a Brescia, dove primi risultavano Frère e Milhous, su *Chrysler* in 13 ore 38'3" alla media di Km. 120,898; secondi Mondadori e Fedrigoni (*Jaguar*) in 16 ore 16'31".

Comunque se la gara non ebbe mol-

to interesse, non è da imputare ai due bravi sportmen, che certamente si sarebbero fatti valere, se qualche altro concorrente, iscrivendosi alla ventesima Mille Miglia avesse maggiormente ampliato questa classe.

Carosello senza respiro nella 2000 Sport e trionfo della Maserati

La Casa del Tridente doveva riscattare nella XX Mille Miglia la prova negativa di cui fu protagonista durante il Giro di Sicilia, che per altro contribuì magnificamente alla messa a punto con le sue 11.000 curve ed i suoi 1080 Km. Infatti le nuove *Maserati* « formula 2 » a 4 cilindri, hanno dominato dall'inizio alla fine, lasciando poche speranze di successo alle *Fiat* 8-V, alle *Gordini*, alle *Alfa*, alle *Aurelia* ed alle *Porsche*, le quali tutte però — per la verità — si sono ben comportate, come vedremo dalla cronaca. Comunque il primato della categoria, appartenente alla *Ferrari* di Clemente Biondetti (media chilometri 131,456), non è stato migliorato.

Anche qui un lotto di valenti piloti era iscritto per cui difficile era il pronostico alla vigilia. Tra i favoriti erano comunque Mantovani, O. Capelli, Piotti, Ippocampo, Cortese, Musso, Musitelli, Casella, Giletti, D. Capelli e Zehender, che aveva sostituito nella prima guida Ali Khan, assorbito dalle sue occupazioni parigine.

Appena accese le micce la *Maserati* di Musso assumeva il comando balanzosamente raggiungendo Ravenna (chilometri 303) in ore 2,2'44" alla media di Km./h. 148,126. Nella sua scia Zehender sull'*Alfa Romeo* di Ali Khan a più di 2', inseguito da presso dalla *Maserati* di Mantovani.

Quivi abbandonava la competizione Ippocampo (il noto pilota della *Lancia*) per noie meccaniche. A Cesena le *Porsche* 1500 (tale tipo di macchina era aggregato — come le *Fiat* 1400 — alla categoria 2000, ma beneficiava, come vedremo in seguito, di una speciale classifica) di Itvralde-Metternich (Germania) si vedeva la strada ostacolata da uno spettatore, che — pur nella violenza ed immediata sterzata — non poteva essere evitato. La macchina usciva dalla pista e lo spettatore riportava la commozione cerebrale.

Nei pressi di Riccione la *Fiat* 8-V di Amati e Santucci si fermava per avaria al motore.

Nel tratto Ravenna-Pescara spariva pure dalla gara la bella macchina di Zehender, al quale succedeva al secondo posto la *Maserati* di Giletti, che aveva scavalcato la *Fiat* 8-V di O. Capelli e la consorella vettura di Mantovani.

Al controllo di Pescara era sempre primo Musso alla sbalorditiva media di Km/h. 153,108, seguito dai due compagni di marca Giletti e Mantovani. Intanto la *Gordini* di Casella era passata dal settimo al quarto posto davanti ai fratelli Musitelli su *Ferrari*, inseguiti da una pattuglia di *Fiat* 8-V della gloriosa Scuderia Ambrosiana.

A Roma il trio della *Maserati* sopravanzava nettamente la *Gordini* di Casella e la *Fiat* 8-V di Ovidio Capelli, il più attivo sino a quel momento, degli « ambrosianisti ». Notevole la rimonta della *Fiat* 8-V di Franco Cortese ottavo a Ravenna, settimo a Pescara e sesto a Roma.

La media registrata nell'Urbe dalla *Maserati* 4 cilindri era di Km./h. 142,210, media notevolmente più alta di quella del tedesco Kling, su *Mercedes*, registrata nel 1952 (Km./h. 137,023).

Al controllo di Firenze la coppia Giletti-Bertocchi superava l'equipaggio Musso-Donatello, che era sempre stato al comando sino a quel momento. Fu forse nel tentativo di ridurre lo svan-

taggio, che Musso osò più del possibile e che, poco dopo Firenze, usciva di strada ferendosi abbastanza seriamente.

L'eliminazione del valoroso pilota della *Maserati* non pregiudicava però il successo della bella 2 litri di Orsi, perchè in testa rimanevano sempre Giletti e Mantovani. Il primo era transitato da Firenze alle 14,25 e 30" alla media di Km./h. 129,960.

Mantovani si era staccato di ben 13' e Capelli di 14'. Tra Firenze e Bologna si verificavano alcuni spostamenti alle spalle dei due alfieri della *Maserati*. Casella, in possesso di una *Gordini* ottimamente a punto, superava Diego Capelli sulla *Fiat* 8-V passando (dopo il ritiro di Musso) al terzo posto. E. Sterzi, che a Firenze era ottavo, occupava di un balzo il quarto posto e Cortese, che era sesto nella Città del Giglio, passava in quinta posizione.

Diego Capelli retrocedeva al sesto posto seguito dalle belle *Fiat* 8-V dell'Ambrosiana in fila indiana e nell'ordine così distribuite: 7. Mosters, 8. Ovidio Capelli, 9. Leto Di Priolo, 10. Montanari.

A Bologna la media era sempre elevatissima (125,615 Km./h), ma sui bei rettilinei della Via Emilia tutti gli outsiders della 2000 Sport allungavano il passo per la volata finale e la media saliva a 129,841 Km. orari. Le prime tre posizioni rimanevano invariate. Al quarto posto si classificava Franco Cortese, che aveva guadagnato nell'ultimo tratto ben 11' al suo diretto avversario.

Da notare che un passaggio al livello in quel di Parma aveva costretto a fermarsi la *Maserati* di Mantovani e la *Fiat* 8-V di Cortese.

Per quanto tardiva la riscossa delle *Fiat*, fu tuttavia ammirevole avendo portato al termine della contesa l'intera squadra ad una media ragguardevole. Dopo le *Maserati*, davvero prodigiose, in questa XX Mille Miglia ha bene impressionato la *Gordini* di Casella, terza di categoria e tredicesima assoluta.

La oltre 2000 sport grande protagonista nella lotta per la vittoria assoluta.

Uno sguardo alla classifica generale dimostra chiaramente come quest'anno per le cilindrate al disotto dei 2000 cc. ci fosse ben poco da fare alla XX Mille Miglia. Infatti nei primi dieci posti sono incluse solo 2 macchine « estranee » ed anch'esse assai vicine ai 2000 cc.: le *Maserati* 4 cilindri di Giletti (sesto assoluto) e di Mantovani (10").

La lotta perciò per il primato di categoria, venne offuscata dalla accanita contesa per il primato assoluto. La velocità eccezionale delle oltre 2000 cc. sport e le non meno rilevanti doti di potenza dei mezzi schierati in questa classe furono sfruttate fino all'estremo limite.

Ne volete l'evidente riprova? Da Brescia partirono 45 vetture tutte di gran classe e capaci di compiere qualsiasi impresa; orbene di esse solo 13 raggiunsero il traguardo. Le altre uscirono in massima parte di strada a causa del ritmo infernale della corsa o alla meno peggio non resistettero alle tremende sollecitazioni loro richieste dai piloti insaziabili di velocità. Tra quei 13 arrivati vi furono tre *Ferrari* (G. Marzotto, Tom Cole, Cabianna), un'*Alfa Romeo* (Fangio), 5 *Lancia* (Bonetto, Anselmi, Biondetti, Piodi, U. Marzotto), due *Aston Martin* (Parnell, Collins), 1 *Healey* (Healey) ed una *Jaguar* (Hearaux) per altro classificatasi all'ultimo posto a due ore abbondanti da Giannino Marzotto. Dei protagonisti abbiamo già sufficientemente parlato. Tra gli altri dobbiamo segnalare Bordoni su *Gordini* 2300, che a Verona era al nono posto, ma

CANDELA elettronica e 2

unica al mondo
della S. r. l. F. A. B. A. M. (Lecco)



Scooteristi

Motociclisti

Automobilisti

Non avete mai provato la nostra candela?

Adottatela, ne sarete veramente soddisfatti

- Requisiti: 1°) maggior resa;**
2°) minor consumo;
3°) velocità superiore;
4°) minor logorio del V/s motore;
5°) non si sporca.

Prezzo di vendita L. 800

Chiedeteci le candele speciali per i vostri SCOOTER

Se il Vostro fornitore ne fosse sprovvisto chiedetela direttamente alla Casa e vi sarà immediatamente spedita in controassegno franco Lecco. Nella richiesta indicare se normale o filetto prolungato (diametro 14 P 1,25). Data la potenzialità e rapidità d'accensione della nostra candela si raccomanda di posticipare l'accensione.

CORRIDORI PROVATELA!

CERCANSI CONCESSIONARI IN PROPRIO IN ITALIA ED ESTERO

che a Ravenna era quarto assoluto, preceduto solamente da Sanesi, Farina e Kling. Peccato che a Sengallia una valvola non abbia tenuto pregiudicando inesorabilmente la corsa del bravo pilota milanese.

Cabianca invece è arrivato in fondo. Dopo i suoi grandi trionfi nella 1100 Sport, di cui fu imbattibile Campione Italiano per lungo tempo, egli si sta evidentemente adattando alla vita nelle categorie maggiori. Egli è stato comunque molto regolare, seppure sempre troppo lontano dalle prime posizioni.

Anche Hawthorn non ha deluso. Dopo Verona incominciò a sentire la corsa ed a Ravenna aveva già guadagnato qualche posizione ed era nono a meno di 3' da Kling.

È un giovane che avremo modo di rivedere ancora nelle corse su strada, augurandogli che il banale incidente di Riccione non debba più ripetersi. Maglioli aveva avuto un crescendo impressionante. Decimo a Ravenna a 10' da Sanesi, a Pescara era ottavo sempre col medesimo distacco, ma dopo Roma passava al contrattacco e a Firenze era già quinto a 12' da Fangio. Per lui fu fatale la Futa, che spremette dalla sua Lancia 2900 tutte le residue energie.

E che dire dello sfortunatissimo Paolo Marzotto, il quale era settimo a Ravenna, quinto a Pescara, quinto a Pescara, sesto a Roma, e terzo a Firenze?

E di Bracco che aveva corso fino a Roma molto assennatamente risalendo al sesto posto, dopo aver lasciato passare la sfuriata iniziale ed in attesa di sferrare il suo attacco di sorpresa? E di Bruno Sterzi, già brillante vincitore di categoria al Giro di Sicilia, scomparso dalla lotta dopo Bologna, cioè quasi in vista del traguardo, quand'era sesto assoluto?

Per gli stranieri un capitolo a parte. Le Aston Martin sei cilindri con 180 CV di potenza hanno fatto la loro corsa regolare. Nè era possibile strafare, non essendo certo la Mille Miglia la corsa più indicata per buttarsi subito allo sbaraglio. Comunque, fatta naturalmente astrazione per Fangio e Tom Cole, di cui già abbiamo parlato, il migliore fu Parnell che alle 12 Ore di Sebring si era piazzato secondo assoluto. Collins conquistò un onesto sedicesimo posto, il che è già molto su un percorso infido ed ostico, sul quale si son trovati a disagio corridori che di Mille Miglia ne han più d'una nel bagaglio della loro esperienza.

Per noi comunque fu meravigliosa la prova di Tom Cole, alla sua prima esperienza nella Mille Miglia e perciò doppiamente da elogiare quel quarto posto assoluto, che vale molto di più di quanto sembri a prima vista.

Parliamo anche dei dimenticati delle sotto-categorie fino a 600, 750, 1100, 1300 e 1500.

L'adozione del nuovo regolamento della Mille Miglia, basato su quattro classi fondamentali tanto nella categoria Turismo Internazionale, che in quella Sport Internazionale, mise un po' in ombra le prove di molti concorrenti assorbiti da categorie con le quali ben poco avevano a che fare soprattutto per le caratteristiche (cilindrata compresa) nettamente inferiori a quelle degli altri compagni di classe.

Gli organizzatori della XX Mille Miglia però, per ovviare a tale stato di cose, istituirono alcune sottoclassi con classifiche e premi speciali — onde avessero — nella proporzione del mezzo meccanico — un giusto riconoscimento coloro i quali si sarebbero venuti a trovare in istato di inferiorità. Infatti era giusto fare una discriminazione ad esem-



Tra i piloti stranieri la miglior classifica è stata conseguita dalla coppia Parnell-Klemantasky che con la Aston Martin si è piazzata al 5° posto della classifica assoluta. La vediamo qui mentre transita da Ferrara.

pio per i concorrenti iscritti alla 750 Sport, che erano in possesso di macchine per niente affatto di serie nemmeno dal punto di vista estetico, da quelli che avevano apportato alla propria macchina da turismo soltanto qualche modifica tendente ad ottenere maggior velocità, rispettando sostanzialmente la struttura base del mezzo meccanico, così come era stato concepito dalla fabbrica per i suoi modelli di serie.

Anche nella 750 Sport però la partecipazione francese fu seria e temibile, giacché le macchine d'oltralpe furono sempre in testa.

Così a Ravenna dove comandava la classifica la Panhard di Castellarin-Capaccioli alla media di Km. 113,318, come a Roma dove il medesimo equipaggio era ancora primo, ma non più minacciato dalla Fiat di Pieri-Cutitta sparita dal secondo posto tra la città di S. Apollinare e quella del Colosseo.

Alla distanza però prevalse la Renault, che ha dimostrato molta stabilità in tutte le prove a differenza della Panhard, della quale molti esemplari incapparono in incidenti di strada. Infatti a Brescia prime furono due Renault quelle di Redè-Pons alla media di Km. 99,164 e di Arnaud-Bonnet, giunti a ben 46' dal vincitore.

Gli Italiani Lattuga e Ropa, su Fiat, riuscirono ad inserirsi al terzo posto precedendo alla loro volta due Renault.

Il paradiso delle nostre Topolino e dei loro « aficionados » (per lo più appassionati dilettanti alle prime esperienze in gare di fondo) era rappresentato dalla sottoclasse fino a 600 cc. T. I.

Se lo spazio non fosse tiranno, lo spirito agonistico dei « topolinisti » meriterebbe un capitolo a sé, tanto fu combattuta ed accesa la contesa tra quegli accaniti appassionati del volante. Comunque la vittoria di Brighenti e Sandrolini (che recitarono una parte di rilievo nella lotta delle 750 cc. T.I. contro la strapotente coalizione francese) fu pienamente meritata.

La media fu eccellente (Km. 91,373), superiore a quella realizzata lo scorso anno da Lunghi-Landi su Fiat (88,019). Le coppie Lancellotti-Sanjust e Del Bono-Tirelli occuparono i posti d'onore con distacchi piuttosto severi (10' ciascuna).

Quel molto che ci suggeriva la storia della categoria 1300 cc., comprendente la sottoclasse sino a 1100, lo abbiamo già

raccontato, essendo gli ordini d'arrivo tanto della classe, come della sottoclasse, identici nelle prime posizioni.

Interessanti furono invece i risultati della sottoclasse T. I. fino a 1500, nella quale erano iscritte una diecina di Fiat 1400 cc. di serie, al volante di una delle quali si trovava Monaco già vincitore della stessa classe durante la XIX Mille Miglia. Monaco quest'anno (in coppia con Fortuna) non ebbe (parrà strano...) la dea bendata dalla sua, essendo stato costretto al ritiro a causa della rottura del differenziale. Anche il suo record (Km./h. 98,872) venne superato dal vincitore (Massi De Benedetti) di quest'anno, il quale portò la media a Km./h. 103,355. Complessivamente le Fiat 1400 furono regolari, cosicché raggiunsero quasi al completo il traguardo.

Da rilevare in questa seconda categoria l'enorme distacco esistente tra l'equipaggio vincitore (Massi Benedetti-Bonanno) e la prima delle coppie inseguitrici Matteucci-Morelli: esso fu di ben ore 1.7'58".

Altra classifica speciale venne compilata per la sottoclasse fino a 1300 cc. Sport di serie, nella quale era compreso uno dei pattuglioni di Porsche calati a Brescia. (L'altro era schierato nella 1500 cc. Sport di serie, di cui parleremo poi).

In tale raggruppamento erano comprese macchine germaniche (le Porsche), francesi (Simca) ed italiane (Fiat).

Le macchine tedesche, ottimamente concepite, hanno gareggiato indisturbate per tutta la gara occupando sempre in fitta falange le prime posizioni. Già a Ravenna erano al comando in cinque e la macchina n. 442 (di Hoesch-Hierner) aveva coperto i primi 303 Km. in ore 2.24'33" alla media di Km. 125,769.

Anche a Pescara i primi cinque posti della classifica erano saldamente in mano delle Porsche, vanamente disturbate dalla Simca di De Gruyter-Roux. Hoesch aveva leggermente aumentato il suo vantaggio su Polensky portandolo da 4' a 9' e conseguentemente anche la media saliva a Km./h. 127,122.

A Roma Polensky che lo scorso anno fu costretto al ritiro proprio nel tratto tra Pescara e la Capitale, passava al correndo in ore 7.34'38" alla media di Km./h. 115,388. Secondi erano Vianden e Skersies a 16 minuti. A Firenze però tutto tornava allo statu quo ante: Hoesch, attardatosi nel tratto appenninico, ri-



Pellegata L., Lancia Aur., 13,21'35"; 18. Salluce L. - Spataro P., Alfa R., 13,26'41"; 19. Fontana L. - Massai G., 13,28'25"; 20. Nissotti F. - Mantovani E., Alfa R., 13,36' e 58"; 21. Ferrini - Ghittoni P., Alfa R., 13,38'16"; 22. Galletti A. - Dall'olio B., Alfa R., 13,40'24"; 23. Fancelli D. - Bernardini N., Alfa R., 13,40'53"; 24. Bellingeri G. - Dall'olio L., Alfa R., 13,43'8"; 25. Duverti M. - Vannucci, Lancia Aur., 13,45'7"; 26. Paesetti-Lana, Alfa R., 13,51"; 27. Vanni A. - Gambini B., Lancia Aur., 13,53'8"; 28. Mandolini A. - Giussani D., Lancia Aur., 13,56'11"; 29. Marazzi O. - Bernardi D., Lancia Aur., 14,3'13"; 30. Fantuzzi M. - Tomba B., Lancia Aur., 14,5'8"; 31. Furrer F. - Bianconi V., Lancia Aur., 14,7'15"; 32. Bergamini A. - Simoni, Lancia Aur., 14,8'5"; 33. Locatelli A. - Milazzo F., Alfa R., 14,17' e 25"; 34. Guastalli P. - Benzoni L., Lancia Aur., 14,19'23"; 35. Gabriele - Pellegrino, Alfa R., 14,23'14"; 36. Massi Benedetti - Bonanno A., Fiat, 14,37'45"; 37. Gisona V. - Poncipè, Alfa R., 14,43'46"; 38. Sassone A. - Bucellati G., Lancia Aur., 14,44'54"; 39. Rota G. - Martelli L., Alfa R., 14,44'55"; 40. Romano G. - Invernici A., Alfa R., 14,50'27"; 41. Cornaggia Med. G. - Bonini B., Alfa R., 15,0'40"; 42. Matteucci R. - Morelli G., Fiat, 15,45'43"; 43. Faido G. - Mariucci A., Fiat, 15,54'3"; 44. Borghi G. - Borzillo G., Fiat, 16,9'15"; 45. Cocchetti A. - Comoli A., Fiat, 16,13'27"; 46. Morettini S. - Nataloni G., Fiat, 16,20'21"; 47. Pouchol A. - Buisson A., Citroën, 16,37'44"; 48. Anelli I. - Bitetto L., Fiat, 20,8'5".

Punzonati n. 81; non partiti n. 1; ritirati n. 32.

CLASSIFICA SPECIALE SOTTOCLASSE FINO A 1500

1. Massi Benedetti - Bonanno, Fiat, 14,37'45"; media Km. 103,355; 2. Matteucci R. - Morelli G., Fiat, 15,45'43"; 3. Faido G. -

Mariucci, Fiat, 15,54'3"; 4. Borghi G. - Borzillo G., Fiat, 16,9'15"; 5. Cocchetti A. - Comoli A., Fiat, 16,13'27"; 6. Morettini S. - Nataloni G., Fiat, 16,20'21"; 7. Anelli I. - Bitetto L., Fiat, 20,8'5".

CLASSE OLTRE 2000 cc.

1. Frere Paul - Milhoux A., Chrysler, 13,38'3"; media Km. 110,898; 2. Mondadori - Fedrigoni, Jaguar, 16,16'31".

CLASSIFICA GENERALE

1. MARZOTTO G. - CROSARA M., Ferrari o. 2000 Sp., 10,37'19"; 1° della categoria, media Km. 142,347; 2. Fangio M. - Sala G., Alfa R. o. 2000 Sp., 10,49'3"; 3. Bonetto F. - Peruzzi U., Lancia o. 2000 Sp., 11,7'40"; 4. Tom Cole - Vandelli M., Ferrari o. 2000 Sp., 11,20'39"; 5. Parnell - Klemantaski, Aston M. o. 2000 Sp., 11,32'43"; 6. GILETTI E. - BERTOCCHI, Maserati 2000 Sp., 11,38'42"; 1° della categoria, media Km. 129,841; 7. Maggio L. - Anselmi E., Lancia o. 2000 Sp., 11,41'7"; 8. Barovero E. - Biondetti C., Lancia o. 2000 Sp., 11,49'49"; 9. Cabianna G. - Roghi G., Ferrari o. 2000 Sp., 11,51'39"; 10. Mantovani S. - Palazzi, Maserati 2000 Sp., 11,51'56"; 11. Militello B. - Piodi R., Lancia o. 2000 Sp., 12,1'39"; 12. VENEZIAN B. - ALBARRELLI A., Osca 1100 Sp., 12,4'50"; 1° della categoria, media Km. 125,160; 13. Casella S. - Puccini V., Gordini 2000 Sp., 12,5'39"; 14. Cortese F. - Feroldi, Fiat 2000 Sp., 12,9'19"; 15. Sterzi E. - Rossi S., Ferrari 2000 Sp., 12,15'49"; 16. Collins T. - Keen, Aston Martin o. 2000 Sp., 12,22'20"; 17. Sani G. - Bianchi A., Fiat Erm. 1100 Sp., 12,26'35"; 18. Mosters - Vitali, Fiat 2000 Sp., 12,29' e 18"; 19. Leto di Priolo - Leto di Priolo, Fiat 2000 Sp., 12,30'36"; 20. Capelli O. - Gerli, Fiat 2000 Sp., 12,30'49"; 21. Bronzoni G. - Marzotto U., Lancia o. 2000 Sp., 12,32'16"; 22. PAGLIAI - PARDUCCI V., Alfa R. 2000 Turis., 12,34'5"; 1° della categoria, media Km. 120,305; 23. Montanari S. - Bombardini, Fiat 2000 Sport, 12,34'20"; 24. Piotti L. - Franzoni B., Ferrari 2000 Sp., 12,36'21"; 25. Spagnoli A. - De Giuseppe M., Alfa R. 2000 Turis., 12,37'33"; 26. Coriasco G. - Gamero L., Osca 1100 Sport, 12,37'53"; 27. Healey - Mercer A., Healey o. 2000 Sport, 12,40'42"; 28. Bormioli U. - Marchiori A., Alfa 2000 Turis., 12,40'45"; 29. Pareschi M. - Milanese P., Alfa 2000 Turis., 12,46'49"; 30. Zagato E. - Mantinengo F., Alfa 2000 Turis., 12,47'15"; 31. Hermann - Bauer, Porsche 2000 Sport, 12,47'37"; 32. Della Beffa A. - Della Beffa O., Alfa 2000 Turis., 12,50'49"; 33. Castelli E. - Modini B., Alfa 2000 Turis., 12,52'27"; 34. Bellucci L. - Sorrentino M., Alfa 2000 Turis., 12,54'24"; 35. Stazzi A. - Melocchi B., Fiat 2000 Sport, 12,57'10"; 36. Heartaux. Millo, Jaguar o. 2000 Sport, 12,58'24"; 37. Garuffi E. - Canfarelli G., Alfa 2000 Turis., 12,59'28"; 38. Franceschetti L. - Piovani G., Alfa 2000 Turis., 12,59'31"; 39. Antolini O. - Antolini V., Lancia A. 2000 Turis., 13,00'35"; 40. Grieco N. - Freddi G., Alfa R., 2000 Turis., 13,1'34"; 41. Scotti G. C. - Pierattelli G., Lancia 2000 Sport, 13,4' e 40"; 42. Schulthess - Kaiser, Porsche 2000 Sport, 13,9'25"; 43. Simontacchi - Crespi, Fiat 2000 Sport, 13,12'51"; 44. Gatta F. - De Martino, Lancia A. 2000 Sport, 13,12'55"; 45. Viaggiotti O. - Pulidori D., Lancia A. 2000 Turis., 13,13'54"; 46. Ravasio F. - Marega T., Aurelia L. 2000 Turis., 13,14'56"; 47. Camellini A. - De Vecchi E., Lancia A. 2000 Turis., 13,15'26"; 48. Minzoni - Sarti, Nardi Danese 2000 Sp., 13,17'20"; 49. Cestelli Guidi - De Sanctis, Alfa R. 2000 Turis., 13,21'31"; 50. Lualdi E. - Pellegatta L., Lancia A. 2000 Turis., 13,21'35"; seguono altri 136 classificati.

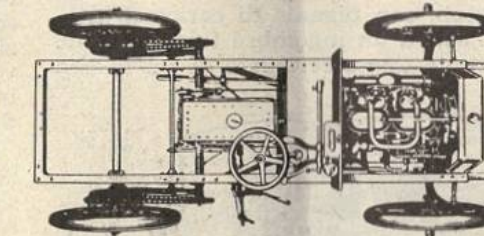
Punzonati n. 488; non partiti n. 7; classificati n. 286; ritirati n. 195.

Undici lustri di produzione "FIAT," attraverso i modelli delle sue vetture

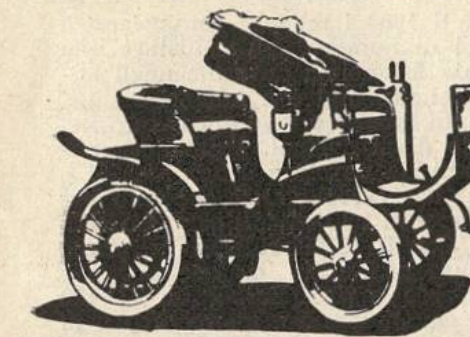
Perché dunque, chi voglia illustrare Torino novecentesca attraverso le sue realizzazioni industriali, deve ripetere per l'ennesima volta la storia della Fiat, del suo sviluppo, dei suoi impianti, delle sue organizzazioni? Io credo che almeno altrettanto eloquente, e più interessante perché assai meno sfruttato, sia il rifare le tappe evolutive di questo nostro mondo di lavoro attraverso un cenno fisionomico dei principali modelli Fiat succedutisi negli undici lustri: storia della madre, attraverso quella dei figli. Così poco sfruttato, questo procedimento, da destare qualche imbarazzo in chi si accinga a studiarlo, e sopra per prima cosa che, se a Torino la fede e l'entusiasmo del pioniere Biscaretti han creato un Museo dell'Automobile, ancor

canto all'abito fatto — era difficile parlare di modelli, ed è impossibile oggi fissare qualcuno dei dettagli quale rappresentativo di un anno o di un periodo.

Ad ogni modo l'esemplare che si conserva di una Fiat uscita ancora nel 1899, e quasi interamente costrui-



Il primo telaio automobilistico degno di questo nome con motore anteriore e trasmissione posteriore (1901-1903).



Un modello del 1901 con motore bicilindrico di 100 x 120 con cilindrata complessiva di cmc. 1884.

manca, e non è forse ricostruibile, un organico e completo Museo dei cataloghi...

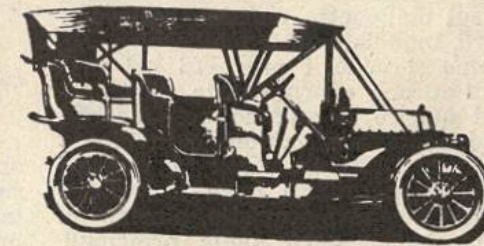
Quale modesto contributo a questo metodo di riassumere la storia della Fiat, tenteremo in queste righe di rievocare, sui nostri ricordi o sugli annunci pubblicitari delle riviste dell'epoca, la figura di queste animate pietre miliari del progresso automobilistico.

I primordi

Fin che le poche vetture erano, può ben dirsi, costruite a mano una per una, con l'assistenza pressoché costante del direttore-progettista che difficilmente rinunciava alla tentazione di perfezionare la macchina successiva rispetto alla precedente — o finché l'ordinazione del cliente era accettata, come l'abito su misura ac-

primitivo, ma a cilindrata aumentata (rispettivamente in due versioni di 6 e di 8 HP) con lubrificazione automatica a caduta e — sul finire dell'anno — col nuovissimo carburatore a polverizzazione, con l'accensione a magnete bassa tensione, e col cambio a tre velocità e retromarcia.

Al 1902 risale il primo motore a quattro cilindri, in due blocchi verticali, che rivoluziona l'assetto della vettura, dandole per la prima volta la fisionomia che per successive evoluzioni durò e perdurò: telaio a longheroni, motore tra le ruote anteriori sterzanti, trasmissione alle ruote posteriori (allora effettuata, a dire il vero, con catene) guida a volante con piantone inclinato. Il primo carburatore « brevetti Fiat » è a galleggianti e getto unico. L'accensione conquista una novità sensazionale: l'anticipò automatico! Si fanno motori, a richiesta del cliente, nelle varianti di



La 4 cilindri da 60 HP del 1904. La carrozzeria è a sei posti.

12, 15 e 20 cavalli. Tutte le macchine sono fornite con ruota libera.

Parallelemente però — e precisamente per il 1° giro d'Italia disputato nel 1901 — la Fiat aveva già allestito una vettura con motore bicilindrico verticale di quasi due litri, posto anteriormente, che nell'edizione senza cambio raggiungeva l'incredibile velocità di 65 km. all'ora, e col cambio a 3 marce e qualche altra modifica (primo esemplare da competizione allestito dalla Fiat) sfiorava gli 80 km.!

Sempre nel 1902, dalla prima vettura bi-blocco ha origine anche la quattrocilindrica da competizione, che — antesignana della « 1400 » — offre l'alesaggio superiore alla corsa: 130 per 120. La cilindrata totale è di 6300 cmc., la potenza indicata di 24 HP; ma l'effettiva doveva essere assai superiore, se, con la carrozzeria da corsa a due baquets, per vero assai po-



Il primo autobus costruito nel 1904.