



MILLE MIGLIA 1952

Avevamo battezzato questa « Mille Miglia » del venticinquesimo, la *Corsa del Secolo*, e davvero questo appellativo, che ad alcuni può essere sembrato esagerato od ampolloso, ha bene inquadrato questa mastodontica prova, la quale ha assunto nei suoi drammatici aspetti, anche dei caratteri apocalittici che l'hanno fatta spiccare nel suo complesso potentemente al di sopra di qualsiasi altra manifestazione agonistica passata e presente di qualsiasi disciplina sportiva.

La « Mille Miglia » 1952 è stata chiamata la « corsa dei 1000 piloti » la gara dei 30.000 HP, la prova dei « mille milioni » di valore di macchine impegnate, e così via. Tutte affermazioni giustissime che danno una idea approssimativa di quello che è stato questo straordinario avvenimento capace di polarizzare la passione di una nazione intera che

seguiva alla radio le fasi di questa corsa senza respiro, corsa a cui hanno anche assistito almeno 5 milioni di spettatori.

Tutto colossale, tutto esprimibile con cifre dai molti zeri, tutto misurato col metro dei giganti! Anche il tempo non è stato da meno. L'intera gamma delle condizioni atmosferiche più contraddittorie fra loro, culminate nella bufera dantesca sulla Raticosa! Quasi 10 ore di partenze, una disciplina stradale esemplare e, nel suo insieme eccezionale, una cosa commovente, straordinaria e che solo fantasie, idee, circostanze e possibilità del tutto fuori del comune potevano e possono concepire e realizzare.

L'Organizzazione

In questi passati 20 anni ho partecipato a 9 « Mille Miglia » e questa ultima è stata la mia terza del

dopoguerra. Ebbene, posso dire che la disciplina sull'intero percorso, nonostante la tremenda durata della corsa e le condizioni meteorologiche sfavorevoli, è stata la più perfetta che si sia mai avuta e straordinariamente migliore di quella dei primissimi anni della ripresa post-bellica. Merito anche di una intelligente e capace organizzazione periferica, merito soprattutto di una nuova coscienza automobilistica e sportiva, di una autodisciplina sorprendente che ha dimostrato come il pubblico italiano sia intelligente, maturo e consapevole.

Commovente e meraviglioso quello che hanno saputo fare gli amici bresciani con Maggi, Castagneto, Tassara ecc. al comando di una organizzazione dalle dimensioni chilometriche e trascendentali addirittura.

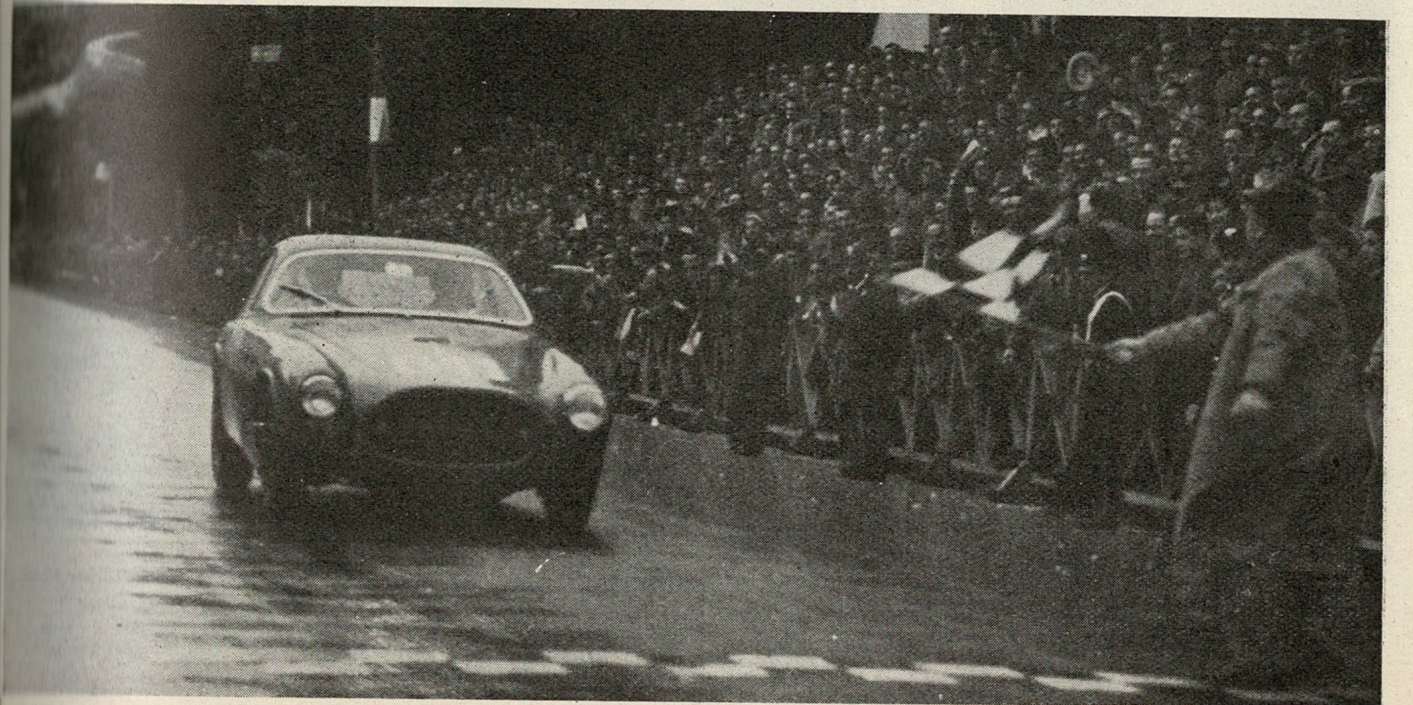
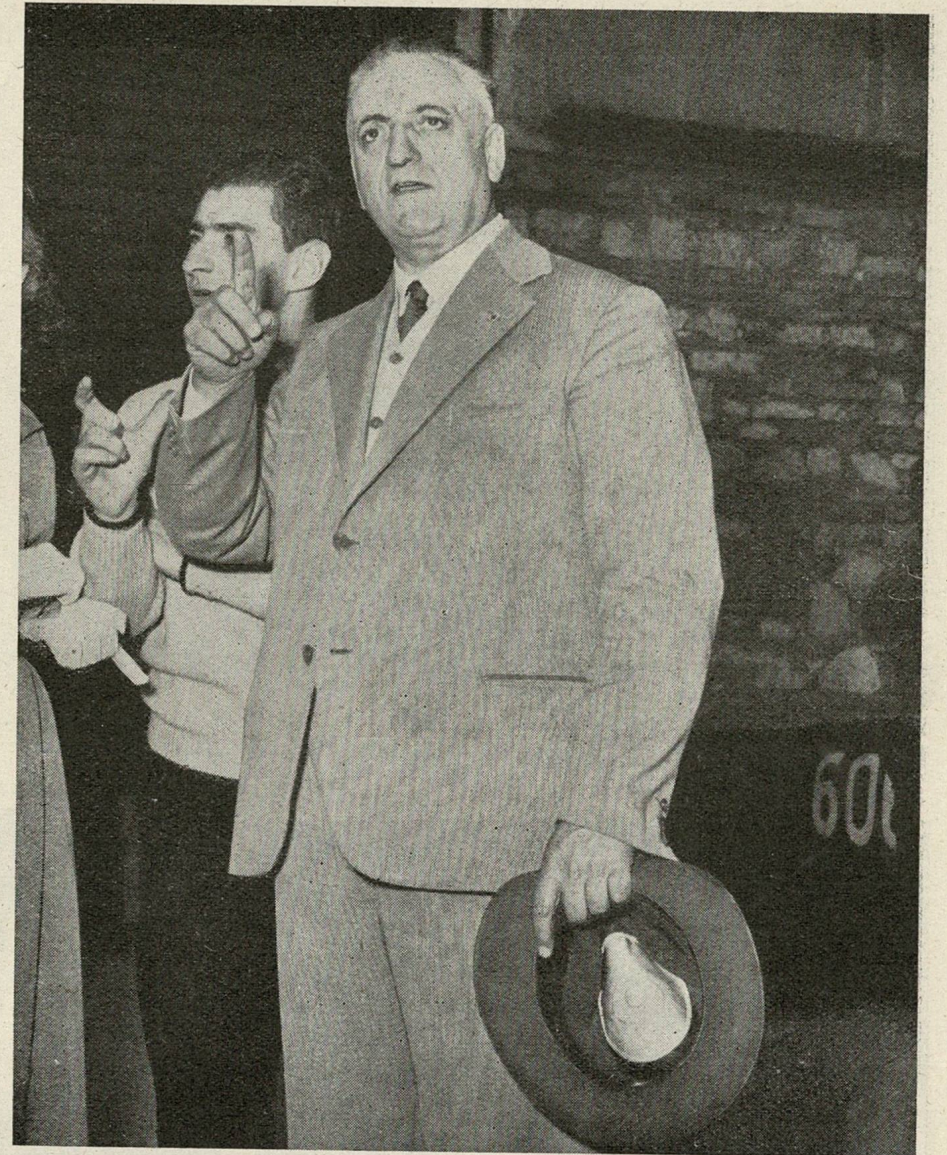
La « Mille Miglia », fin dal suo

nascere e via via fino alle proporzioni attuali, ha avuto sempre una importanza grandiosa agli effetti industriali e commerciali, importanza che quest'anno è emersa in modo inequivocabile come già scritto su queste colonne.

Devesi concludere che ci si trova fatalmente davanti ad un bivio. O si vuole continuare ad accrescere il carattere di massa e popolare della corsa, ed allora invece delle 10 classi di quest'anno se ne facciano magari anche 32, facendo correre non solo i veicoli militari ma anche

Nelle tre fotografie che illustrano queste due pagine si può trovare la sintesi perfetta della « Mille Miglia 1952 ». Efficacissima, a parer nostro, l'istantanea qui a destra di Enzo Ferrari, l'incomparabile « Atleta » della tecnica italiana da corsa, Maestro chiarissimo nell'arte di costruire motori e macchine consentanee di tutte le velocità. Egli ha voluto assistere all'arrivo (foto in basso) del bullo che consentì a Giovanni Bracco la superba vittoria. Ed accanto ad Enzo Ferrari è Paolo Marzotto che con la « Ferrari » vinse il recente giro di Sicilia.

Documento eccezionalmente espressivo è quello della fotografia nella pagina di fronte. Giovanni Bracco (al centro) è appena sceso di macchina dopo la spettacolosa cavalcata e il maestro Ugolini, capo ufficio stampa della « Ferrari » ripete in certo modo ma con maggiore energia il biblico gesto dell'« Ecce Homo ». In quanto al sorriso di Renzo Castagneto non ha bisogno di commento perchè dice ben più di qualunque cosa si volesse dire. Sono momenti, questi, che per i protagonisti della grande impresa valgono un'intera esistenza.



i camion con rimorchi, gli autopullman, i carri armati, gli anfibi, le autoambulanze ecc. e non ci si preoccupa se la corsa diventa una «fiera di Sorocinsky» automobilistica piuttosto che una seria e controllata prova di tecnica e di sport, oppure si vuole mantenere fermo e magari accrescere ancora di più il profondo significato sportivo, tecnico, commerciale ed industriale della prova e allora si diminuiscono le classi, si selezionano i concorrenti, si eleva il tono della gara e si tengano in mano le redini in modo degno del grande nome, del grande fascino, della grande tradizione della «Mille Miglia».

Non si può più pensare di mischiare il sacro con il profano senza conseguenze deleterie.

Al momento in cui scriviamo, non esiste ancora un preciso elenco ufficiale coi nomi esatti dei partenti e degli arrivati. Le classifiche sono indicative e le ragioni degli incidenti, il loro numero, le ragioni dei ritiri

sono tuttora vaghe. Non ci è possibile fare delle istruttive statistiche, trarre risultanze interessanti ed esatte, tirare le somme come si vorrebbe. L'omologazione della complessa corsa sarà fatta chissà quando e solamente allora sarà lecito dedurre il vero significato di questa contesa formidabile.

Sappiamo di squalifiche che altererebbero fundamentalmente le classifiche che diamo qui di seguito con beneficio d'inventario, ma tutto quanto verrà a galla fra molto, troppo tempo, quando gli echi si saranno già affievoliti. E questo è male!

Che cosa serve poi fare una estrazione a sorte con tanto di notaio quando poi si accettano spostamenti di categoria e di classe fino all'ultimo momento e si innestano i concorrenti a casaccio?... Succede poi che (come nel caso di Maglioli vincitore assoluto della Categoria Turismo Nazionale) si faccia errore di persona e di marca e che anche i più autorevoli quotidiani celebrino

la vittoria di una casa piuttosto che di un'altra e che la stessa strategia di corsa venga sbagliata da una casa credendo di avere una sua macchina in testa invece di una della concorrenza...

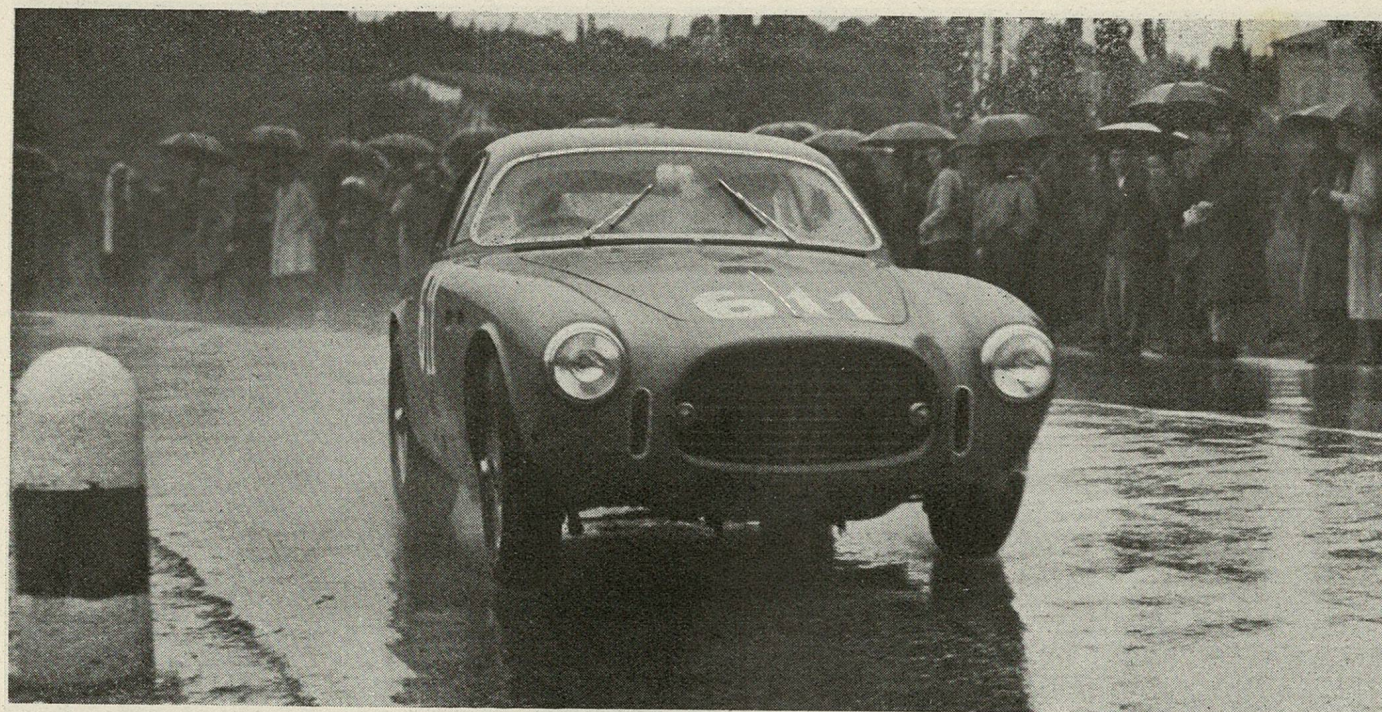
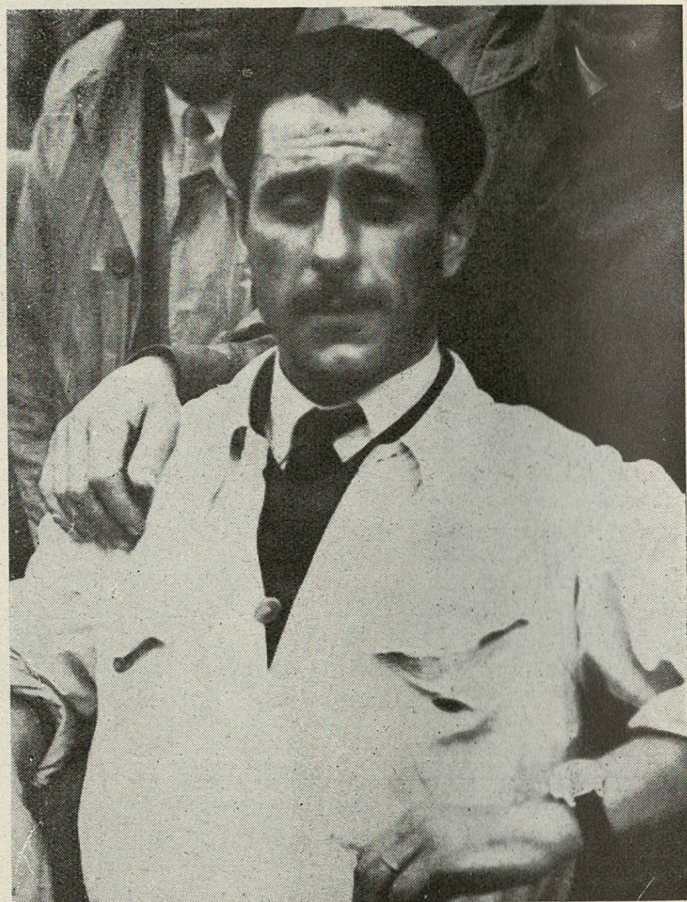
E le verifiche?... È umanamente impossibile controllare minuziosamente e scientificamente oltre 500 vetture in meno di 3 giorni! E allora tutto viene fatto con beneficio di inventario! Il metro dei controllori a Brescia diviene di gomma!... Il regolamento assume una elasticità sorprendente e certamente poco consona colla serietà e conseguente attendibilità di una corsa così importante e di carattere universale più che internazionale.

Il Regolamento

Avevamo a suo tempo criticato il regolamento della «Mille Miglia» e l'istituzione inutile, polemica e destinata a confondere le idee senza dare almeno come contropartita dei risultati tecnici apprezzabili, delle 3



Se Giovanni Bracco è stato il grande, prestigioso protagonista della Mille Miglia 1952 due altre persone devono essere accomunate a lui nel momento del trionfo bresciano. La sua gentile Signora Melania che ansiosamente ha trascorso a Brescia le lunghe ore della gara e che qui vediamo abbracciare, finalmente libera dal gran peso dell'attesa interminabile, il suo valoroso «Giovanni» e (a destra) l'eroico meccanico biellese Rolfo che a fianco di quel demone scatenato ha vissuto indubbiamente una delle avventure più terrificanti della sua vita.



Ecco Giovanni Bracco con la Ferrari all'inizio quasi della sua prodigiosa gara. Lo vediamo qui al passaggio da Desenzano già lanciatisimo su quel lucido e bagnato asfalto che è un po' il suo terreno di gara preferito. Dalla Capitale Giovanni Bracco sferrerà il suo formidabile attacco alla Mercedes di Kling ad avrà ragione del temibilissimo avversario. Una volta ancora il primo al passaggio della Città Eterna non sarà il primo sul Viale Rebuffone.

classi della ibrida Categoria «Sport di Serie». Alcuni critici che vanno per la maggiore, scorrendo i risultati della «Mille Miglia» hanno gettato isterici gridi di allarme per la crescente minaccia dell'industria straniera palesatasi aggressiva e preparata in questa 1000 Miglia 1952. Si deve per altro sapere che le tre classi della categoria Sport di Serie erano state fatte a bella posta per permettere alle case straniere delle facili vittorie contro vetture italiane superate o non adatte ed infatti se la 750 cc. e la 1100 cc. sono state vinte a mani basse da macchine estere che logicamente avrebbero dovuto invece stare nella «Categoria Gran Turismo», la 1500 cc. è stata vinta da una vetusta Lancia Aprilia solamente perchè la modernissima Porsche destinata a vincere in questa classe è uscita di strada!...

E poi nella stessa «Categoria Gran Turismo», nella 750 cc. la Panhard vincitrice (che poi era una D. B. speciale) non aveva proprio tutte le carte in regola per essere ammessa, e nella classe massima vinta dalle Aston Martin, queste vetture, se pure in ispirito rispondenti ai requisiti della Categoria, come misure NON entravano per nulla nelle dimensioni richieste e sono state fatte partire con ingiustificata e colpevole larghezza di... vedute!... Se il Regola-

mento fosse stato più consono alle stesse direttive della CSAI, e se il regolamento stesso, buono o cattivo che fosse, fosse stato applicato con giusta ed equanime serietà e non con superficialità e leggerezza che male si intonano con una corsa dal nome della «Mille Miglia», vi sarebbero state 4 vittorie straniere in meno e non avremmo assistito ad inutili sdoppiamenti di classi che hanno confuso le idee al pubblico ed ai critici e non hanno aggiunto che ben piccolo numero di partecipanti

(cosa che interessa sempre moltissimo gli organizzatori!...) e certamente nessun lustro!

Ma certe cose le avevamo già dette a suo tempo e sappiamo benissimo che anche quanto andiamo dicendo adesso avrà ben poca «chance» di essere preso in considerazione!

La «quota 500» è stata superata! Il prossimo traguardo è la «quota 1000» anche se questo dovesse pregiudicare la classicità della corsa!

QUADRO VERIFICHE PARTENZE ED ARRIVI

CATEGORIA	ISCRITTI	PUNZ.	NON PUNZ.	PARTITI	PUN. NON PART.	ARRIVATI	RITIRATI
Militari	4	4	—	—	—	3	1
Turismo nazionale	110	103	7	103	—	70	23
Sport di serie	50	44	6	44	—	28	16
Gran turismo internazionale 750	20	21	9	21	—	9	12
Sport	47	39	8	39	—	14	25
Turismo nazionale	35	30	5	30	—	25	5
Sport di serie	20	16	4	16	—	6	10
Turismo nazionale	19	15	4	15	—	9	6
Sport di serie	20	16	4	16	—	10	6
Turismo nazionale oltre ..	65	57	8	56	1	35	21
Gran turismo internazionale 1500	41	33	8	33	—	20	13
Sport	47	32	15	32	—	13	19
Gran turismo internazionale 2000	55	29	16	29	—	20	19
Sport	25	17	8	17	—	4	13
Gran turismo intern. oltre 2000	14	14	—	14	—	5	9
Sport oltre	25	22	3	22	—	4	18
Totale	607	562	105	561	1	275	226

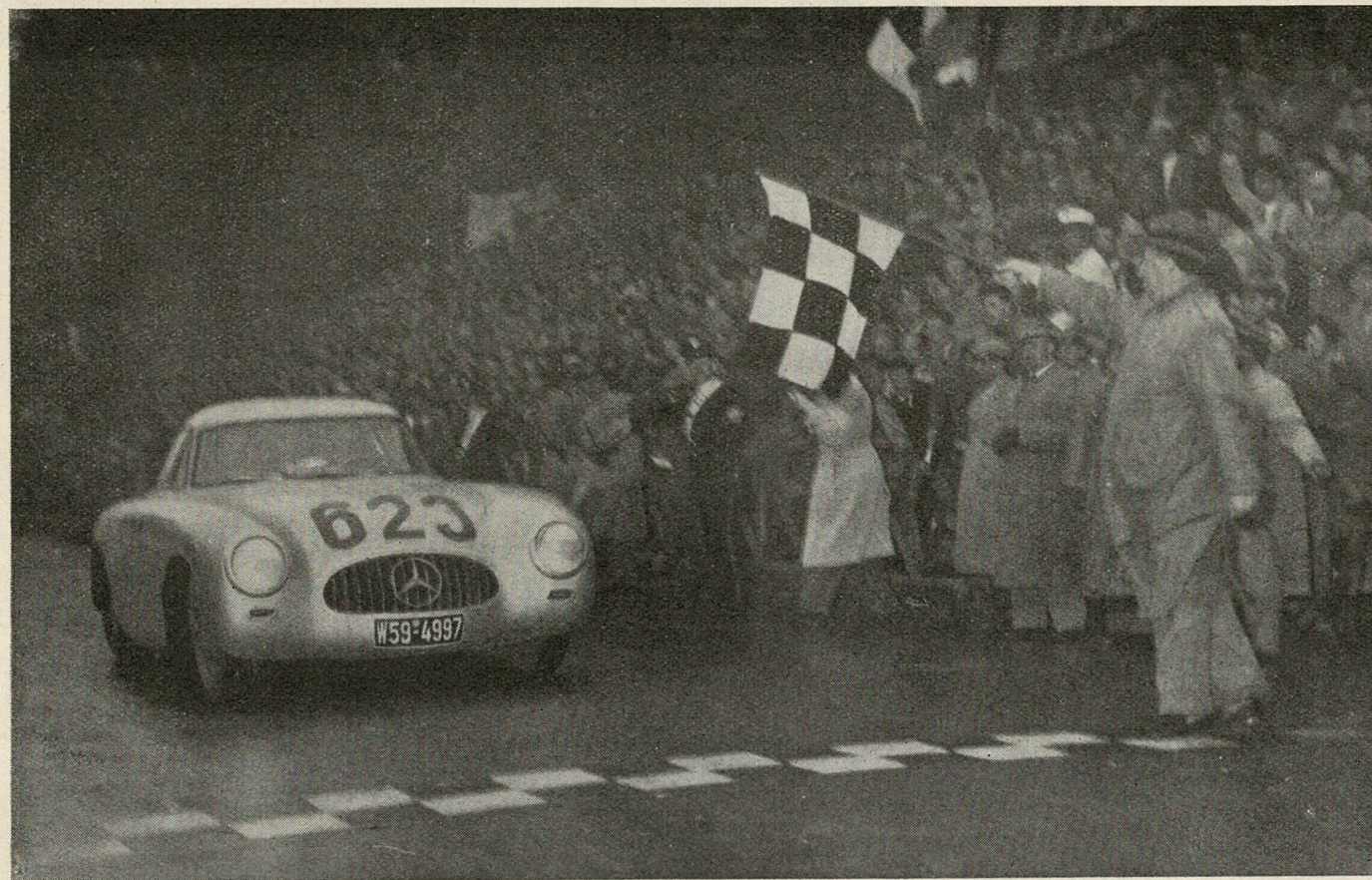


La Mille Miglia del 1952 passerà alla storia come la Mille Miglia delle imprese straordinarie. Se Bracco ha compiuto una impresa maiuscola non da meno è certo Fagioli, questo sorprendente Luigi Fagioli che con oltre 50 primavere sul groppone ti scende in campo nelle gare più sfiibranti e ti domina, con una Aurelia Gran Turismo, vetture sport di cilindrata e potenza ben maggiore anche se affidate ad assi di fama internazionale. Bravo Fagioli, intramontabile Fagioli, hai ben ragione di ammicciare furbescamente come nella fotografia superiore e certo quel sorriso ti aleggiava in viso anche nel momento in cui tagliavi il traguardo finale (sotto).



Ma auguriamoci invece che il buon senso prevalga!...

La nostra tesi limitativa è ormai conosciuta anche se impopolare. Rallyes importantissimi come quelli di Montecarlo e quello dei Tulips, sono ad iscrizioni ferreamente limitate. Corse celeberrime come « Le Mans » sono a selezione rigidissima. Alla « Mille Miglia », sebbene ogni concorrente, ognuno dei 1000 di Brescia, abbia la propria epopea da raccontare, i propri piccoli eroismi, le proprie peripezie, le proprie colpe ed i propri meriti che varrebbe la pena di conoscere e discutere, tutto si sommerge invece nel « mare magnum » del numero, della folla e dell'anonimato. Si seguono solamente le vicende dei « grandi » e soprattutto la veemente battaglia per il primato assoluto. Il resto rimane nell'ombra, anche se i più gravi sacrifici, magari anche quello della vita, si verificano proprio nelle classi minori e meno appariscenti. Credete che muterebbe il contenuto ed il valore incom-



L'argentea vettura di Kling taglia il traguardo bresciano mentre svaniscono i sogni accarezzati per tante ore dalla troupe tedesca capaggiata da Neubauer. Un sogno accarezzato per lunghi mesi, che per quasi dodici ore sembrava fosse divenuto realtà, sfumava nel breve volgere di nemmeno cinque minuti. A Brescia i tedeschi devono aver provata la stessa sensazione avuta a Buenos Aires quando, nel gennaio del 1951, fu ancora una italianissima Ferrari a dare lo sgambetto alla strapotente Mercedes.

mensurabile della « Mille Miglia » se questa fosse riservata a poco più di una centuria di eletti?... Crisi nel monte iscrizioni?... Si potrebbe risolverla. Crisi di popolarità?... Non crediamo! Certamente invece valorizzazione, maggiore chiarezza, maggiore ed indispensabile serietà di controlli e di verifiche. Ci si arriverà?

I Risultati

Come abbiamo già detto scriviamo ancora all'oscuro delle risultanze finali e definitive e quindi i nostri commenti sono necessariamente indicativi e solamente approssimati. Ci riserviamo di ritornare a suo tempo sull'argomento quando saremo in possesso di dati completi. La « Mille Miglia » non invecchia col passare del tempo e vale sempre la pena di valutarne i risultati.

La lotta per il primato assoluto ha visto delle fasi emozionanti ed alterne fra il trio della Mercedes, preparatissimo e solido, e gli uomini di Ferrari. Le « tre litri » germaniche avevano contro di loro le Ferrari nei vari tipi, come la 4100 cc. di Taruffi,

le nuove 2715 cc. di Bracco, di Biondetti, dei Marzotto, Scotti, Borniglia, Castellotti ecc. munite anche delle

sospensioni con elementi di gomma, e le minori 2560 cc. Interessanti anche le carrozzerie funzionali ed ela-



Alfredo Neubauer sta dimostrando all'eminente collega Charles Faroux a sinistra, e ad Aymo Maggi, uno dei creatori della Mille Miglia, la regolarità delle portiere delle Mercedes, ma a quanto pare, i suoi ascoltatori manifestano un certo scetticismo.

19
mille miglia
15
vittorie

PIRELLI

4 Maggio 1952

1° GIOVANNI BRACCO
su Ferrari

Km/h 128,591

i pneumatici

PIRELLI

che vincono
sulle piste e sulle strade
offrono ai tecnici
esperienze fondamentali
per la risoluzione
del problema base
dell'automobilismo
moderno:

la sicurezza nella velocità

15 Maggio 1952

AUTO ITALIANA

53

borate fatte dai Marzotto. Outsider di non comune valore Stirling Moss sulla *Jaguar* ultimo tipo, munita di freni a disco. La vittoria di Bracco, conquistata con un gesto di superlativa audacia, di classe indiscutibile e volontà di ferro, ha ristabilito, sebbene di misura, una superiorità che le fasi della gara avevano giustificato in pieno. Il ritardo di Bracco per le noie di gomme e l'arresto di Taruffi quando il romano era finalmente al comando dopo una gara fatta con tattica consumata, non fanno altro che confermare che le *Ferrari* sono nel loro complesso più forti delle *Mercedes*. L'affermazione di *Ferrari* (che è davvero particolarmente sfortunato nelle Mille Miglia anche se poi riesce sempre a vedere una sua vettura al primo posto assoluto) sarebbe stata ancora più convincente se lo svolgimento della corsa fosse stato regolare in tutti i suoi aspetti ossia se fra l'altro il sorprendente e brillantissimo Castellotti (una delle poche vere « speranze » del nostro firmamento automobilistico) non fosse uscito di strada quando era in seconda posizione, se Biondetti non fosse stato fermato da un pauroso incendio... colposo, se Paolo Marzotto (altra grande vedetta fra i nuovi campioni che stiamo cercando) non fosse stato fermato da un guasto vigliacco al motore alle porte di Brescia come Taruffi dopo Siena per un giunto difettoso. È vero che coi « se » e coi « ma » non si vincono le corse! Pur tuttavia la *Ferrari* avrebbe potuto aspettarsi di più senza l'intervento dell'avverso destino.

La vettura di Bracco, che il biellese ha certamente collaudato in quel modo che lui sa fare, si è dimostrata perfettamente appropriata alla « Mille Miglia » ed a punto perfetto. Conferma che la macchina fra 2000 cc. e 3000 cc. è quella che meglio si adatta alla grande corsa, almeno nelle condizioni attuali della tecnica.

Le *Mercedes* hanno bene impressionato ed anch'esse hanno avuto i loro guai colla uscita di Lang (in forma non proprio impressionante) colle noie di surriscaldamento di Carracciola che hanno lasciato al solo Kling il duro compito di battersi a fondo colla tenace muta degli avversari.

Siamo abituati ormai ai risultati eccezionali delle *Lancia-Aurelia* e ne ritroviamo ben 4 negli ambiziosissimi primi 10 posti assoluti! Il « vec-



Mille Miglia 1952, Mille Miglia dei ritorni. Anche Tonino Brivio è ridisceso in campo dopo quasi tre lustri di assenza e come niente ha vinto la classe 2000 sport con la Ferrari. Piccolo freschissimo all'arrivo col Direttore di gara Comm. Castagneto mentre sotto vediamo, in azione sulla Futa, il suo più diretto avversario, Franco Bordoni, giunto secondo pure con la Ferrari, dopo una gara regolare e lodevole.



XIX MILLE MIGLIA

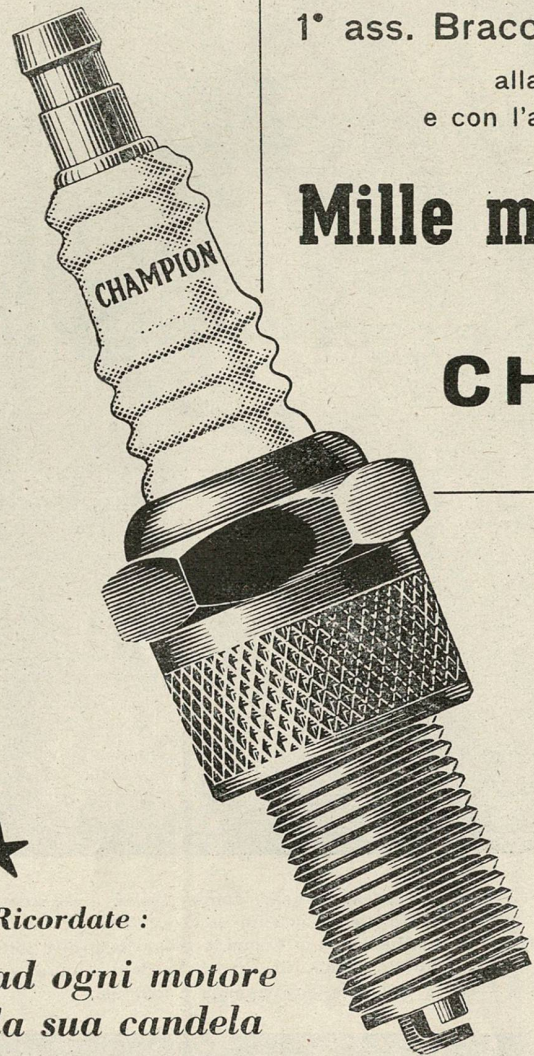
1° ass. Bracco-Rolfo su **Ferrari** 2715

alla media di Km. 128,591
e con l'ausilio delle fide CHAMPION

Mille millesima vittoria

delle candele

CHAMPION



Altre recenti vittorie:
GIRO DI SICILIA
II° CIRCUITO DI SIRACUSA
GRAN PREMIO DI PAU
GRAN PREMIO DI MARSIGLIA



Ricordate :
ad ogni motore
la sua candela
e consultate presso
tutti i rivenditori
il prontuario
Champion per la
scelta della candela
appropriata al
vostro motore

CHAMPION

AGENZIA GENERALE CHAMPION: AD già IFI • MILANO • VIA LOVANO 5 • TELEF. 65.055



Giulio Cabianca ha risposto, con la sua spettacolosa vittoria di classe e classifica assoluta, a tutti coloro che lo attendevano, dopo la messe di vittorie della passata stagione, ad una prova di grande impegno. E Giulio Cabianca, come i forti, ha lasciato la parola ai fatti: vittoria ad oltre 115 di media e 12° nella classifica assoluta e tutto ciò con una piccola 1100. Una piccola 1100 che però si fregia del marchio OSCA, il marchio che distingue la produzione specialissima di quei maghi che sono i Fratelli Maserati. Cabianca-OSCA, un binomio davvero temibile anche da parte dei più dotati concorrenti.

chio » Fagioli ha tirato fuori le unghie del leone ed ha fatto una delle più belle e poderose corse della sua non breve e gloriosissima carriera, imponendosi chiaramente ai suoi valorosi colleghi che sono finiti in un distacco complessivo fra di loro di 18 minuti in tutto. Prova di continuità e regolarità assai convincente.

Un altro sfortunato che stava facendo luci e che poteva sperare nelle migliori piazze, Stirling Moss fermatosi per guasto allo sterzo quando aspirava ad un terzo posto probabilissimo. Ottima la prova di Leslie Johnson colla *Healey-Nash* e, sempre nella rosa dei primi 10, delle due *Ferrari* 2000 cc. di Brivio e Bordoni.

La corsa vittoriosa di Tonino Brivio meriterebbe un capitolo a parte anche e soprattutto per il suo contenuto sentimentale e romantico. Proprio in un momento in cui si di-

scuteva accademicamente in certe sfere sull'opportunità che i dirigenti dello sport si estraniassero da quello attivo limitandosi a fare i soloni ed a pontificare dall'alto del piedestallo costituito dai loro rimpianti o della loro inattività specifica, il gesto del Presidente della CSAI, il quale, rompendo gli indugi e bruciando le navi del calcolo e della politica, ha affrontato una corsa durissima senza allenamento, senza preparazione e con la passione di un tempo, ha veramente commosso e la chiara affermazione del non dimeniteato vincitore del 1936 è giusto premio ad un « exploit » che esorbita dal comune in tutti i sensi.

Ed ora un rapido sguardo ai risultati di Categoria e Classe!

Turismo Nazionale

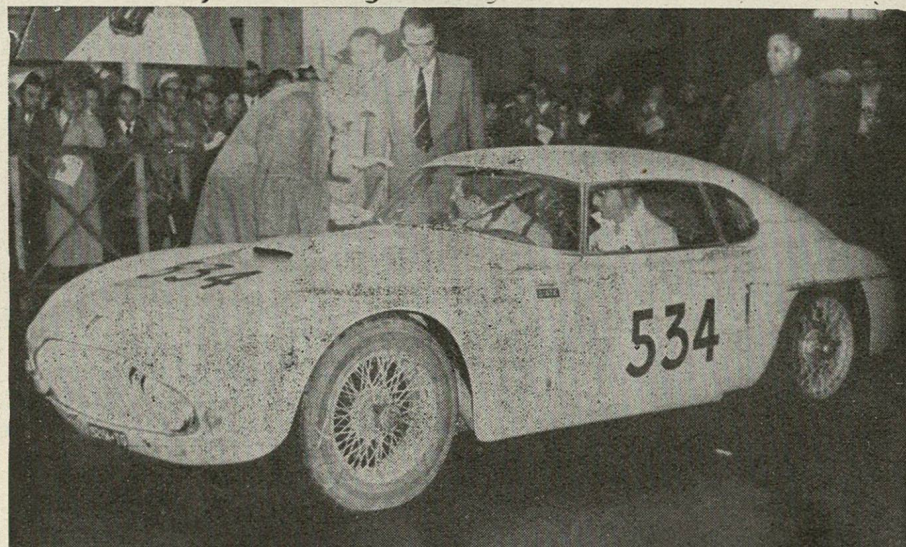
Associamo a questa Categoria anche quella militare che, istituita all'ultimo momento, ha avuto un si-

gnificato più morale che veramente tecnico poichè non crediamo che i veicoli impiegati siano stati originariamente progettati proprio per fare le « Mille Miglia »!... Comunque l'adesione dell'esercito e quindi di riflesso degli organi stessi del governo, alla « Mille Miglia », riveste una importanza di primario valore ed è arra di speranze per l'avvenire. Senza una inutile uscita di strada, le 4 vetture partite sarebbero tutte arrivate a media fortissima dando una ottima prova di compattezza oltre che di efficienza non comune.

Non ci è possibile dire molto delle classi 750 cc., 1100 cc., e 1500 cc. dove non vi era lotta di marce ma solo di uomini alle prese fra loro e col Regolamento!... Brillante la corsa di Ferraguti-Monaco colla *Fiat* 1400, spiccata a media fortissima, come quella di Matrullo e Conti nella 1100 cc. In questa Categoria, l'interesse massimo, come è logico, con-

sisteva nella lotta che *Alfa Romeo* in formazione quasi ufficiale e *Lancia* (pure essa almeno con un elemento... ufficioso) avrebbero ingaggiato. E lotta accanita vi è stata!...

Vittoria... ai punti della *Lancia* che, per merito del più che promettente Maglioli (che ha dimostrato di aver saputo assai bene assimilare gli insegnamenti del suo « maestro » Bracco) ha battuto di stretta misura una compatta e folta schiera di *Alfa Romeo* che con Carini, Rocco e gli altri sono finiti vicinissimo dimostrando che se la *Lancia - Aurelia* « B 21 » è quella ottima macchina che sappiamo, anche l'*Alfa Romeo* è ormai arrivata ad una perfezione



Roll - Munaron hanno portata la elegantissima SIATA 208 ad una ottima affermazione giungendo terzi nella classe 2000 sport.

costruttiva di primissimo piano. Piccoli errori di calcolo, segnalazioni errate e l'inserimento di Maglioli (erroneamente indicato con *Alfa Romeo* invece che con *Lancia* in tutti gli elenchi) all'ultimo momento, possono aver influito in parte sul risultato che per altro pone le due marche in equilibrio di meriti e di qualità.

La Categoria « Sport di Serie »

In questa ibrida Categoria, ritroviamo vittoriose fra le 750 cc. una *Renault* che ha camminato ad una velocità che l'avrebbe fatta figurare anche ai primissimi posti nella relativa classe delle « Gran Turismo » dove infatti avrebbe dovuto stare, senza l'istituzione di questa balorda Categoria « Sport di serie »! Idem fra le 1100 cc. che hanno visto quasi nessuno all'arrivo e la vittoria a mani basse della *Porsche* del principe

Metternich e del conte Einsiedel. Anche questa vettura avrebbe dovuto stare logicamente nel « Gran Turismo » e sarebbe stato assai meglio inserire una classe 1100 cc. nel « Gran Turismo », piuttosto che fare le scoperte di nuove Categorie.

Nella 1500 cc., dopo l'inutile uscita di strada della *Porsche* che avrebbe dovuto vincere in un « canter », vittoria della tenace passione di Mazzonis e Marsaglia colla gloriosa *Aprilia*, a media che l'avrebbe fatta figurare bene anche nelle « Gran Turismo ». In complesso questa nuova Categoria ha confermato le nostre riserve della vigilia: doppiamente inutile, tecnicamente vuoto, politi-

camente polemico senza risultato pratico.

La Categoria Gran Turismo

Abbiamo già detto della classe 750 cc. in cui è logico fare delle riserve sull'ammissione della vincitrice *D. B.* (derivazione *Panhard*) che ha superato la *Fiat Zagato* di misura. Comunque ottimi i risultati sportivi e tecnici.

Fra le 1500 cc., predominio delle *Porsche* dovuto a molte circostanze. È necessario che l'industria italiana si preoccupi da vicino di questa classe che pure ha una sua importanza ben netta e che è un poco abbandonata a se stessa. Le nuove *Siata-Daina* dimostrano che si può fare del nuovo ma che occorre insistere. Musitelli colla valorosissima *Cisitalia*, ha tenuto testa all'attacco straniero battendosi come un leone. La mia *Porsche* superava la cilindra-

ta della *Cisitalia* di 400 cc. e pesava meno. Era logico che potesse batterla sulla carta ed infatti è stata al comando progressivamente fino a Roma vivendo poi sul vantaggio fino a Firenze. Poi la *Porsche* ha accusato la tradizionale debolezza al cambio ed è rimasta colla 3ª bloccata compiendo il singolare « exploit » tecnico di fare gli ultimi 330 chilometri di corsa... in « terza » e Musitelli, all'oscuro di quanto avveniva alle sue spalle, ha tirato generosamente fino quasi alla fine, ossia fino alle porte di Cremona dove il suo mezzo cedeva e lasciava via libera alle vetture germaniche che hanno preceduto la *Fiat* di Capelli e le *Siata* non ancora bene a punto.

Nella « 2 litri », corsa maiuscola delle *Lancia Aurelia* di cui abbiamo già parlato e che hanno fatto come al solito la parte del leone con una prova di eccezionale (ma per la *Lancia* abituale) regolarità, tenuta e velocità. Dalle *Alfa Romeo* « sprint » che erano scese in campo con dei nomi della risonanza di Fangio, Cortese, Daetwyler, Sanesi, Tadini, si poteva attendersi di più. Le vetture non sono mai apparse in corsa per i primi posti ed hanno accusato delle piccole noie che ne hanno ritardato la marcia. Le *Fiat* 8 V, il cui debutto era attesissimo, non hanno potuto anch'esse dare l'esatta misura delle loro possibilità poiché Diego Capelli ha avuto subito un leggero guasto che lo ha poi messo a piedi prima di poter almeno mostrare le unghie, Montanari è uscito di strada 5 minuti dopo essere partito ed Auricchio ha fatto una corsa conservatrice che gli ha per altro permesso di arrivare in fondo in ottime condizioni e subito dopo le *Lancia-Aurelia* speciali della casa.

Nelle « Gran Turismo » oltre 2000 cc., vittoria delle veloci e resistenti *Aston Martin* irregolarmente ammesse come abbiamo già detto davanti alle *Ferrari*, che se fossero state guidate da uomini di grandissima classe, avrebbero potuto verosimilmente prevalere. Comunque le 6 cil. inglesi non hanno potuto avvicinare i tempi delle *Lancia Aurelia* « 2 litri ».

La Categoria Sport

Risultati negativi e purtroppo punteggiati di tragedia, fra le 750 cc. che hanno ancora una volta confermato che si tratta di un genere di vetture che non sono adatte a lunghe corse su strada. Vittoria di una

Dyna Panhard che per altro non ha raggiunto le medie delle analoghe « Gran Turismo ». Una ecatombe di macchine e di uomini.

Fra le 1100 cc., ennesima clamorosa corsa delle *Oscas* che hanno avuto ancora una volta in Cabianca l'alfiere imbattibile. Ottimi risultati tecnici e sportivi, sottolineati anche dalle bellissime corse di Pagani e Venezian che hanno fatto magnifiche cose. Le altre macchine tagliate fuori dalla lotta per il primato.

Nelle « 2 litri », inizio fortissimo di Sighinolfi e progressivo avvicinamento di Brivio passato in fine al comando davanti a Bordoni, che non poteva ottenere tutto quanto il suo motore doveva dare, ed al tenace Rol che ha portato brillantemente ad un onorevolissimo 3° posto la nuova *Siata* 8 V. Le altre vetture di questa marca, come già le *Fiat* loro cugine, sono state eliminate per ragioni, diremo così... stradali, e Bernabei e Tullini non hanno potuto collaborare con Rol ad una più convincente dimostrazione delle ottime doti di questa nuova macchina.

Della classe maggiore, che poi si identifica con quella che ha dato luogo alla lotta per la vittoria assoluta e che abbiamo già commentato, poco abbiamo da aggiungere. Ancora una volta si è verificato il fatto inesorabile per cui il primo a Roma non è stato anche il primo a Brescia. La vittoria della *Ferrari* non è stata dovuta solo al mirabile finale di Bracco in giornata di grazia, ma ad un complesso di superiorità acquisita anche con una esperienza incomparabile. Praticamente pari di cilindrata e peso colla *Mercedes*, la *Ferrari* vincitrice era più potente dell'avversaria e meglio rapportata e frenata. Una vittoria anche se con-



Chi va con lo zoppo, impara a zoppiare. Saggezza dei proverbi e Maglioli a furia di far la seconda guida all'amico Bracco ha imparato così bene l'arte che in questa Mille Miglia ha portata la *Lancia Aurelia* turismo ad una vittoria di classe davvero stupefacente come lo denuncia la sua posizione nella classifica assoluta. Una classe, questa vinta dal biellese, in cui la lotta è stata davvero all'arma bianca.



Due *Lancia-Aurelia* in partenza ed in arrivo: a sinistra prende l'avvio dalla originale piattaforma bresciana « Ippocampo » con la Gran Turismo che il gentleman milarese condurrà ad un brillantissimo terzo posto di classe; a destra taglia il traguardo il biellese Maglioli con la *Aurelia Turismo*, di cui si è detto sopra.

quistata di forza e con margine non larghissimo. Si deve per altro ricordare i ritardi subiti per le noie iniziali di gomme che Bracco ha avuto dopo che nella volatona alla partenza aveva imperiosamente conquistato oltre 5 minuti di vantaggio sul più vicino rivale.

Buona prova ha dato la classifica all'indice di prestazione che, ideata da Canestrini, si è rivelata originale e in complesso assai bene impostata. Dopo la prima esperienza, si potrà certamente correggere leggermente qualche coefficiente apparso troppo favorevole alle vetture minori; purtuttavia l'idea ha incontrato un buon successo che merita di essere valorizzato. Ha vinto una Fiat 500 che

così ha dato una nuova prova delle sue ben note ottime caratteristiche di prestazione, collaudate da anni di esperienze probanti.

Pubblicheremo sul prossimo fascicolo altri scritti sulla « Mille Miglia » tra cui anche delle note che Gino Valenzano, uno dei protagonisti della « Mille Miglia » e titolato commentatore di corse, ha voluto scrivere per « Auto Italiana ». Certe impressioni di Gino Valenzano non concordano colle mie e questo dimostra ancora una volta come bastino pochi minuti di intervallo per modificare le condizioni ambientali della « Mille Miglia », anche se nello stesso posto. Ennesima buona ragione per consigliare di

Le fasi della gara

Che avran detto in cuor loro i dirigenti degli uffici propagandistici delle grandi case commerciali e gli strateghi della lotta elettorale dei partiti politici passando per le vie di Brescia durante le ore dell'attesa, di quell'ansia entusiasta e febbrile che solo forse le città di provincia sanno esprimere contrapponendosi alle fredde e compassate manifestazioni della metropoli? Vedendo la città delle Dieci Giornate pavesata a festa con migliaia di bandiere, di simboli rosseggianti come rosolacci al sole nella grande distesa ridente degli edifici bresciani, che si abbracciavano gai traverso i teloni policromi inneggianti ai più famosi prodotti automobilistici ed alla grande festa popolare dell'automobilismo nazionale, offerta alle classi sociali più disparate con magnanimità generosità con lo stesso spirito moltiplicato per 100 con cui s'offrono alla folla anonima i silenziosi ludi ciclistici ed atletici? Udendo il rombo possente delle torme di vetture argentee, verdi, rosse, azzurre calate a Brescia come stormi di garrule rondinelle a festeggiare nel segno del coraggio e dell'ardore argonistico la primavera motoristica ubertosa e provvida di eccellenti primizie, parto del fervido ingegno inventivo dei tecnici di tutta Europa?

Avran pensato con malinconia — essi che vivono sommersi nel gran mare di case delle grandi città — che nella feconda provincia c'è sempre qualche cosa di nuovo da scoprire e da apprendere e che è di grande sollievo spirituale lasciarsi talvolta trascinare nel vorticoso entusiasmo giovanile della periferia ove tutto parla un linguaggio familiare ed affettuoso, anche se non vi sono i grattacieli e gl'inebrianti locali notturni.

Mai forse come nell'ultima vigilia della Mille Miglia vi fu un accorrere a Brescia da ogni parte della terra di rappresentanti autorevoli del grande mondo internazionale di corridori, della stampa, dei tecnici e degli appas-

sionati: in ogni angolo s'udivano idiomi stranieri ed a ogni passo sgrana- vi tanto d'occhi, come quando ti capitava d'intrecciare qualche amichevole « good bye » persino con gli americani, per i quali — quale antidoto alle spettacolari corse a sensazione delle midjets — riuscì di spasmodico interesse la sagra strapaesana dell'agorismo automobilistico sulle strade casalinghe di mezza penisola.

Non parliamo poi della grande arena di Piazza della Vittoria invasa da una folla strabocchevole, allucinata, abbacinata dallo scintillio delle sfavillanti macchine, che si susseguivano nel recinto delle verifiche, inebriata dal canto di 100 motori tirati a puntino come da una musica altamente emotiva: l'armonia metafisica, che promana dalle creazioni diaboliche della nostra era elettrizzante ed intensa.

Vedere, passare dinanzi agli occhi attoniti degli stessi commissari di corsa cinquecentodieci macchine, tutte frutto di lunghe cure ed oggetto di ambiziose speranze, non è invero spettacolo consueto: è un miracolo, che solo Brescia sa fare e che solo l'arcano suono, che proviene dai pistoni impazziti, sa provocare.

Le partenze

Già da alcune ore prima del via decine di migliaia di appassionati spettatori stavano anch'essi preparandosi alla Mille Miglia: chi verificando il livello della benzina nel serbatoio della propria macchina e controllando l'assistenza dell'olio e dell'acqua nel motore, chi togliendo dal sottoscala l'affezionata motoretta, chi turando un buco galeotto sulla camera d'aria della propria bicicletta e chi infine avviandosi sul sempre di moda caval di S. Francesco verso rettili lontani brandendo con spirito bersagliere la borsa delle spese gonfia di panini imbottiti e di bevande ristoratrici.

Tutto il gran mondo automobilistico

concentrare nel minor tempo possibile i passaggi della corsa e quindi come logica conseguenza: riduzione e selezione dei quadri!

Abbiamo detto « logica conseguenza »!... Ma in fondo la stessa « Mille Miglia » è una cosa splendidamente illogica e miracolosa! Cerchiamo di criticarla e di migliorarla se possibile. Ma è possibile... Abbiamo ragione noi quando con dati di fatto indiscutibili ne dimostriamo le debolezze; oppure ha ragione chi continua a lasciare andare le cose per il loro verso?... Una cosa è certa: la « Mille Miglia » del 1952 è stata una cosa meravigliosa. Quella del 1953 non sarà da meno!...

GIOVANNI LURANI

internazionale alle 21 era sulla linea di partenza: da Tassara a Charles Faroux, da Spotorno al Conte Maggi, dall'ing. Neubauer a Giulio Binda, dal Principe Napoleone a Castagneto, per non dire dello stuolo compatto di autorità civili, politiche e militari, di giornalisti, cineasti e foto-reporter convenuti dai più lontani Paesi.

Grande interesse e simpatia per la categoria delle vetture militari: una idea geniale del generale Gotti, che frantumò il divieto ai militari di partecipare a competizioni motoristiche, istaurato molti anni fa in seguito ad un tragico incidente. Vederò quelle vetture pesanti e rombanti partire in una corsa automobilistica era davvero singolare per non dire strano; l'idea comunque fu felice e fu salutata con molta simpatia durante tutto il percorso da milioni d'italiani in attesa del rombante carosello. Pure grande curiosità suscitava una « diavoleria » di Castagneto, al cui indirizzo negli anni scorsi erano andate non sempre ortodosse espressioni di gentilezza da parte del pubblico, cui non era dato di assistere alla partenza nel pieno possesso delle facoltà... visive a causa della folla assiepantesi sulla linea del traguardo attorno ai propri beniamini.

Un'originale pedana, su cui salivano una ad una le macchine partecipanti, sopraelevava vetture ed equipaggi, lasciando a terra i soliti ficcanaso e permettendo a tutti di rimirare i sembianti degli audaci concorrenti e specialmente degli assi.

Lo starter ufficiale fu l'on. Battisti, sottosegretario al Ministero dell'Industria e Commercio, che fu coadiuvato nella sua non lieve fatica da un manipolo di vice-mossieri, tra cui: una sua figliola, il gen. Brignone, il Sindaco di Brescia, Castagneto ed altri.

Le partenze si susseguivano con grande regolarità per quasi dieci ore: peccato che durante le operazioni di partenza Giove Pluvio volle ritornare,

molesto ed inopportuno come negli anni scorsi, per guastare con intensi rovesci di pioggia le fasi più interessanti del via.

Fu una scena altamente emotiva quella dell'intensa pioggia: tornavano alla nostra memoria i nomi delle decine di piloti, traditi, talvolta con conseguenze letali dalle strade viscide. Scena resa più emotiva e direi quasi angosciata dal fatto che tutti gli assi, cioè tutti coloro che erano al volante di vetture difficili a tenere a freno, partivano per il duello mortale tra l'industria italiana e la straniera nelle condizioni ambientali meno favorevoli.

La pioggia malvista da tutti fu sfavorevole anche a Renzo Castagneto, il quale, tradito dalla viscida pedana bagnata dagli scrosci, scivolò lungo e disteso, senza gravi conseguenze, mentre Neubauer e Ferrari, cominciavano a soffrire nell'attesa della grande avventura, che stava per principiare.

La lotta appassionante per il primato assoluto

Era facilmente intuibile il tema dominante dalla XIX Mille Miglia: lotta a coltello tra Ferrari e Mercedes, la prima per difendere una invidiabile posizione di preminenza, la seconda per riconquistare il prestigio d'anteguerra.

Fin dalle prime battute infatti s'avvertì netta la sensazione che il grande ed indimenticabile duello stava per iniziare. Da una parte Kling, Lang

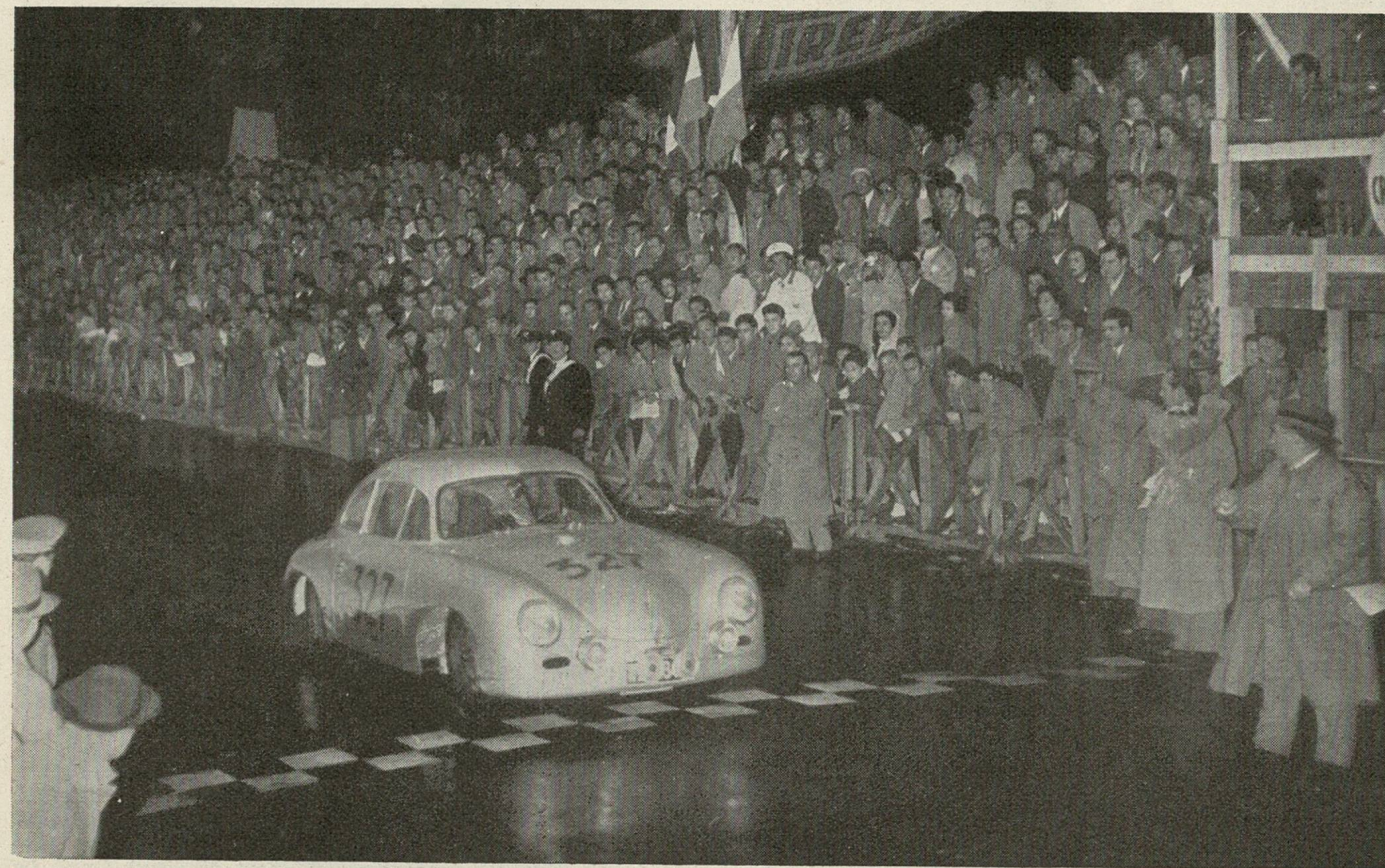


A piena andatura Lurani conduce la veloce e stabile Porsche verso la luminosa vittoria di classe tra le 1500 Gran Turismo.

e Caracciola, dall'altra Taruffi, Bracco e Biondetti: possibili guastafeste Stirling Moss, P. Marzotto e Castellotti, recente vincitore in Sicilia.

A Verona Giovanni Bracco era già

in testa in 26' e 9" alla media Km. 151.434 media spettacolosa se si tien conto del fatto che il percorso era tutt'altro che facile specie a Lonato ed a Peschiera. Lo seguivano Castellotti



Scattano i lampi dei fotografi all'arrivo della coppia Lurani-Berckleim brillantissimi vincitori della Gran Turismo 1500 con la velocissima Porsche. Un inceppamento del cambio sulla terza ha rallentato la loro marcia da Firenze all'arrivo.

con il tempo di 26' 34", Auricchio in 26' e 52", Fagioli in 27' e 5", Lang in 27' e 9", Fango in 27' e 12" e Sanesi in 27' e 32". Alle spalle di quella pattuglia di testa premevano tutti gli altri complessi Kling, Caracciola e Biondetti. A Ferrara (Km. 228) avveniva qualche variazione alle spalle di Bracco, che era sempre al comando della classifica generale alle media di oltre Km. 15 orari. Infatti in seconda posizione era passato Taruffi inseguito da presso da tutti i favoriti.

A Ravenna (Km. 303) uno dei più pericolosi aspiranti alla vittoria assoluta, Lang, mentre s'accingeva a superare una 750, sbandava finendo fuori strada, senza gravi conseguenze. Per Lang la corsa era però irrimediabilmente finita. Sempre a Ravenna la situazione subiva alcune sensibili variazioni. Bracco manteneva ancora il comando ad oltre 143 Km. di media seguito a 5' e 27" dall'argentea Mercedes di Kling. Paolo Marzotto aveva guadagnato terreno ed era a soli 12" da Kling. Al 4.º e 5.º posto le prestigiose Aurelia di Anselmi e Fagioli, quindi Biondetti, Taruffi e Castellotti. Il piano di Neubauer era chiaro; mandare avanti Kling a tirare il collo alle Ferrari più efficienti e tenere di riserva Caracciola per ogni evenienza. Caracciola marciava con una macchina assai più compressa e sarebbe stato quindi in grado con una condotta prudente di sferrare la botta finale su rettilinei della Via Emilia, dove (come pensava giustamente il capo dell'equipe tedesca) sarebbe stato difficile resistere al ritmo infernale della sua macchina.

All'Aquila (Km. 730) tale disegno prendeva maggiore consistenza: infatti colà la classifica era la seguente: 1.º Kling in 4 ore 54' e 3", 2.º Castellotti a 8' e 34", 3.º Taruffi a 9' e 1", 4.º Biondetti a 11' e 10", 5.º Bracco a 13' e 20". Seguivano poi Paolo Marzotto, Caracciola, Moss e Fagioli, capofila di una serie di Aurelia, che stavano dando una prova formidabile ed addirittura spettacolosa delle loro possibilità.

A Terni (Km. 827) Kling era sempre al comando, confermando che proprio a lui Neubauer aveva dato il compito dell'attacco disintegratore. Quivi però non si registrava il passaggio della giovane promessa Castellotti, che aveva compiuto sino a l'Aquila un'impresa di grande rivelo. Si seppe poi che era uscito di strada per un incidente di gomme, pregiudicando irrimediabilmente le sue possibilità di proseguire nell'appassionata contesa. Il posto di Castellotti era preso da Taruffi, Paolo Marzotto era terzo, Bracco quarto seguito da Caracciola a breve distanza. Dopo altri cento chilometri gli assi avvistavano Roma, il cui pubblico disciplinato ed entusiasta attendeva i moltissimi equipaggi romani partecipanti alla XIX Mille Miglia. Primo era sempre Kling in ore 6 52' e 12" alla media di Km. 137,100, Taruffi manteneva la seconda posizione a 5' e 41". Bracco aveva guadagnato terreno conquistando il terzo posto, mentre Fagioli era 4.º assoluto tra la generale ammirazione, confermando le eccellenti qualità dell'Aurelia. Biondetti era a 8' e 3" dal capolista

seguito a pochi secondi da P. Marzotto e da Moss; Caracciola a quasi 13' dal suo compagno di squadra, sembrava ormai tagliato fuori dalla competizione per il primato assoluto. A Siena (Km. 1154) la situazione era pressochè immutata. La media di Kling si era però notevolmente abbassata dai 137 Km. orari di Roma a Km. 132 e 390 l'ora. Dopo Siena Taruffi, che si era buttato all'arrembaggio nel tentativo di contrastare la vittoria a Kling, veniva eliminato da un incidente meccanico. Bracco che era passato da Siena con 12' di ritardo dal capofila germanico, si trovava così solo a difendere il prestigio di Ferrari, senza però esserne esattamente a conoscenza, data l'impossibilità per lui di avere notizie precise.

A circa 70 Km. da Siena anche Biondetti, che aveva disputato una gara di attesa, si ritirava a causa dell'incendio della sua macchina. Al controllo di Firenze (Km. 1224) Kling era ancora in testa alla media di Km. 128,111, ma Bracco aveva già recuperato otto dei dodici minuti perduti durante il percorso. Fu nel tratto tra Firenze e Bologna e precisamente sulla Futa che il campione biellese giocò la sua carta: la nebbia incombeva, il tempo era sfavorevole, ma Bracco si trovava a suo agio in quelle condizioni e perciò Kling non poteva far altro che subire l'offensiva dell'asso della Ferrari, cercando di difendere il secondo posto dall'ardore di Fagioli, che con l'Aurelia continuava a precedere Caracciola. Da Bologna (Km. 1331) in poi l'Ing. Neubauer ed i giornalisti italiani e stranieri nella sala stampa della XIX Mille Miglia stavano col cuore in tumulto ad attendere le notizie che con uno stillicidio esasperante giungevano a spizzichi. Sarebbe bastato un incidente banalissimo per togliere di mezzo anche Bracco il cui vantaggio era minimo (intorno ai due minuti). Ma da Modena, Reggio, Parma e Cremona giungevano annunci sempre più confortanti: il vantaggio di Bracco aumentava sempre progressivamente ed a Brescia era di quasi 5 minuti. Un uragano d'applausi accoglieva il vincitore, il quale non sapeva di esserlo. La scena di Bracco vincitore fu indescrivibile: chi conosce lo spumeggiante spirito del biellese può immaginare quali calorosi complimenti gli poterono tributare i fedeli amici, che per poco per l'entusiasmo non lo squartarono e non lo demolirono indirizzandogli sonore congratulazioni a suon di manate, mentre Rolfo, il secondo pilota, sveniva dopo le terribili emozioni provate stando a fianco dell'asso scatenato «Gioanin» proteso verso questa formidabile impresa.

Nei primi dieci classificati si leggevano, oltre a quelli di Fagioli, i nomi di Anselmi e di Ippocampo, tutti su Aurelia, sulla macchina che ha saputo rinnovare ed ingigantire le gesta dell'Aprilia, la valida progenitrice del rampollo prodigioso di Gianni Lancia e di Jano.

I veicoli Militari

Una nota originalissima fu quella conferita alla XIX Mille Miglia dalla partecipazione alla corsa di quattro

macchine militari due «Compagnole» e due «Matte», cioè i già famosi prodotti della Fiat e della Alfa, destinati alle nostre forze armate. Già le prime informazioni (dato che a tale tipo di vetture fu assegnato il compito di aprire il carosello rombante della corsa bresciana) riferivano che i veicoli militari si comportavano benissimo e marciavano ad oltre 100 Km. all'ora.

Anche se le Alfa palesavano in tale campo una supremazia in materia di velocità assoluta, non si può sottovalutare il fatto che le «Campagnole» si comportavano onorevolmente mantenendosi ad una distanza non iperbolica dalle capoliste. Delle 4 vetture tre terminavano la corsa: una «Matta» rimase per strada, dopo una gara brillante, forse rinchiusa in un manicomio da qualche zelante psichiatra.

La categoria 750 Turismo Nazionale

Le urla laceranti ed a un tempo suggestive dei bolidi coprono col loro rombo il sussurro lieve delle «Topolino», facendo convergere sugli assi l'attenzione degli spettatori, ma una battaglia non meno aspra e combattuta si verificò anche fra le 103 vetture partite dal Rebuffone. Fu una corsa interessantissima inserita nella corsa stessa, un assiduo lottare a colpi d'acceleratore senza risparmio.

A Ravenna passava primo il n. 70 (Fiaccadori e Franzoni) ad oltre 97 Km. orari di media seguito ad 1' e 9" da Castelli - Dafano (n. 46) e da Apruzzi - Gambardella (n. 81).

Ma a l'Aquila l'equipaggio Recordati Bigi (n. 08) che a Ravenna era sesto prendeva il comando, seguito a 3' e 17" da Apruzzi - Gambardella ed a 4' e 25" da Carneli - Cariti, passati dall'8.º al 3.º posto dopo un brillante inseguimento. A Roma la macchina di Carneli - Cariti balzava al comando seguita però a pochi secondi da Recordati - Bigi e da Apruzzi - Gambardella, i quali (veterani ormai della gara di fondo) stavano disputando una corsa prudente e giudiziosa. La pattuglia di testa manteneva dopo Roma a distanza gli altri competitori alternandosi al comando. Al finale però Recordati - Bigi avevano la meglio, riuscendo a disfarsi della non gradita compagnia di Carneli e Cariti. Un buon ritorno avevano anche Lunghi e Landi, Castelli - Da Fano e Fiorini - Prosperi, mentre Apruzzi - Gambardella perdevano invece terreno sia pure in maniera non molto sensibile.

Recordati - Bigi poterono così terminare indisturbati la loro magnifica corsa ad oltre 88 Km. di media precedendo di oltre 2' Carneli - Cariti.

Buone anche le prove degli equipaggi Tretti - Tretti, di Miari - Miari, Ricciardi - Sbordone e Siciliani - Netti, che han tutti compiuto il periplo dell'imenso circuito di quasi 1600 Km. in tempi oscillanti intorno alle 18 ore.

La categoria 750 Sport di serie

Quarantaquattro vetture prendevano parte alla contesa per il primato nella categoria 750 Sport di Serie. Quivi la lotta non si svolgeva in famiglia come nella categoria turismo nazionale, da-



La triestina Bianca Maria Piazza, accompagnata dal marito, ha compiuto una gara lodevole con la sua veloce ed impegnativa Ferrari del gruppo oltre 2000, giungendo alla fine in buona posizione.

ta la presenza in gara di alcune Renault, di cui qualche esemplare preparato con molta cura e meticolosità da tempo in gran segreto.

Già a Ravenna l'equipaggio francese Redelè - Pons era al comando alla media di oltre 107 Km. orari. Alle sue spalle seguivano notevolmente distanziate le Fiat capitanate da Gianni - Raboni e da Ferraris - Mandrin.

A l'Aquila il distacco tra Redelè - Pons e Gianni - Raboni saliva da 5 a 14', mentre l'equipaggio della Renault Le Blanc - Metz si accodava al quintetto Fiat inseguitore.

Prima di Roma scompariva dalla lotta per il primato la coppia Ferraris - Mandrin e si faceva sotto minacciosamente il n. 2224 (Recchi - Angeletti). A Roma però Redelè e Pons della Renault avevano un vantaggio tale (oltre 21') e facevano registrare una media così alta (Km. 103,283), da riservare ben poche speranze ai colori italiani, salvo — beninteso — incidenti e simili. Infatti gli immediati inseguitori dei francesi (Gianni - Ra-



La nuova Fiat 2000 V. 8 ha trovato in Auricchio il pilota che l'ha portata ad un onorevole piazzamento in questa Mille Miglia, che ne ha visto il debutto.



Il sesso gentile ha avuto anche in Gianfranco Reggiani una valorosa rappresentante che non ha esitato a superare nella classifica con la sua Zagatina non pochi esponenti del sesso forte.

boni) erano staccati di oltre 21'.

Infatti le macchine di testa mantenevano tutte durante i successivi controlli le medesime posizioni non mollando mai nemmeno di un posto nei confronti degli avversari immediati, tanto vero che la classifica di Roma è pressochè identica a quella di Ramata dopo l'arrivo a Brescia. Da sottolineare la bella prova di Bosi-Babini, i quali con molta regolarità tennero il quarto posto per tutta la corsa. A Gianni - Raboni ed a Recchi - Angeletti comunque il merito di essersi opposti sia pure con mezzi inferiori, all'incontrastata marcia dei francesi vincitori!

Ai Francesi anche la 750 Gran Turismo Internazionale

Anche nella categoria Gran turismo 750 l'industria francese era validamente rappresentata dalla Dyna - Panhard e dalla Renault. Alle 22,50 il primo dei ventun concorrenti di tale categoria iniziava la grande impresa

seguito ad intervalli di un minuto da tutti gli altri competitori.

A Ravenna la lotta tra le «Zagato» e le Dyna Panhard si delineava. La coppia Mazzi - De Amicis su Fiat era giunta colà ad oltre 115 Km. orari, seguita a due minuti dalla macchina 2250, la Panhard di Girardi e Castelbarco; terzi ad un soffio Gignoux Touzot su macchina dello stesso tipo.

Fra le prime otto gran turismo vi erano ben 5 Panhard contro tre sole Zagato.

A l'Aquila le «Dyna» scatenavano un attacco generale occupando di slancio i primi tre posti; solo Zafferri e Crivelli, veterani ormai delle corse di fondo, tentarono di opporsi alla strapotenza degli avversari, ma il loro ritardo era già di 25' e non si vedeva francamente come lo avrebbero potuto rimontare. Oltre a ciò la Panhard dei bresciani Giacomelli e Nember stava risalendo anch'essa la corrente ed era già sesta a soli 7' da Zafferri e Crivelli.

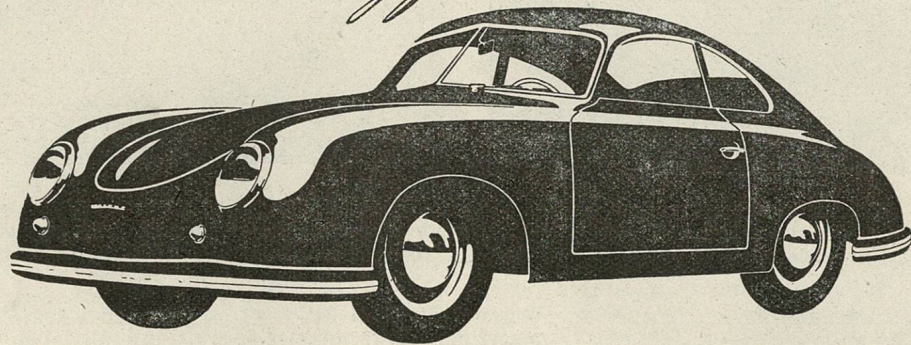
A Roma situazione pressochè inva-



Salutata ovunque con simpatia la coppia dei due motociclisti, il Campione del Mondo e d'Italia Bruno Ruffo ed Arciso Artesiani che si sono difesi valorosamente con l'Alfa Romeo 1900.

PORSCHE

Typ 356



LA PORSCHE
CLASSICA VETTURA DEI RALLYES
SI È AFFERMATA ANCHE NELLA
MILLE MIGLIA

Classificandosi 1^a nella Categoria 1100

(Unica Porsche di questo tipo partita, prima classificata)

Nella Categoria 1500: 1.^a, 2.^a e 3.^a

Le nostre Commissionarie di

**PARMA - MILANO - GENOVA - TORINO
ROMA - NAPOLI - TRIESTE - UDINE
PADOVA - VICENZA - BRESCIA - VERONA ecc.,**

potranno fornirvi tutti i dettagli per la vendita, la consegna e l'assistenza

Agenzia Generale PORSCHE per l'Italia

M. C. M. - MODENA

Via Emilia (angolo Corso Canale Grande) - Telef. 4470



La Porsche di Metternich, vincitore della 1100 Sport di Serie,



Partono Mazzonis-Marsaglia che condurranno ancora alla vittoria la vecchia gloriosa Lancia-Aprilia.

riata. Dopo la capitale la selezione si faceva più dura e la *Panhard* perdeva alcune unità valide per la conquista del primato, pur rimanendo sempre al comando la coppia Gignoux - Touzet, che ormai aveva un vantaggio astronomico.

La vittoria toccava infatti a questo equipaggio, che giungeva a Brescia assolutamente indisturbato. Zafferi e Crivelli si piazzavano secondi con la *Zagato* e terzi erano Giacomelli e Nember (su *Panhard*) che avevano disputato una gara eccellente. Gli altri seguivano con distacchi di mezz'ora e quarti d'ora, pur avendo speso tutto quanto i loro motori potevano dare.

Macchina Francese anche nella 750 Sport

Allorquando alle 23.21 cominciarono a partire le macchinette della 750 Sport, le tribune del Rebuffone si animarono improvvisamente. Sembrava impossibile che quei giocattoli potessero portare a spasso per mezza Italia settantasei coraggiosi ad oltre 100 Km. orari di media.

Anche qui vi era una rappresentanza di macchine straniere, seppure in misura assai ridotta (la *Dyna Panhard* di Marchese e la *Dyna Veritas* di Merkel). Tuttavia tale sparuta rappresentanza riuscì a tenere in iscacco le nostre *Giannini*, *Stanguellini*, *Urama*, *Giaur*, *Parisotto* e *Moretti*.

Nella prima parte del percorso i rappresentanti dei colori italiani riuscirono (merito della *Fiat Giannini* dei Fratelli Stanga di Orzinuovi e di Tinazzo - Zarabella) a mantenere il comando. La Coppia Stanga marciava a 111 Km. orari di media inseguendo il sogno della edizione dello scorso anno, durante la quale terminò seconda, dopo aver mantenuto a lungo il primo posto. Ma a Roma gli unici validi di-

fensori dei colori italiani furono avversati dalla mala sorte. Infatti i Fratelli Stanga ruppero il cambio, cosicché l'equipaggio Marchese - Palvarini sulla *Dyna Panhard* poteva avere via libera.

Scompariva intanto dalla lotta anche la macchina di Tinazzo, che si era comportata bene; perciò si veniva automaticamente a creare il vuoto alle spalle di Marchese, al punto che a Brescia la *Panhard* vincente giungeva con circa 40' di vantaggio sull'equipaggio Musso - Mosca e con oltre ora su quello di Falli Jorio su *Siata*. Onorevole il comportamento dei Fratelli Fenocchio (quarti nella graduatoria) a bordo di un'originale berlina coperta.

A Matrullo-Conti la cat. 1100 Turismo Nazionale

Lotta in famiglia invece nella classe 1100 Turismo nella quale la lotta fu in compenso combattuta fra tutti i competitori su un piano di maggiore equità per quanto riguarda la potenza dei mezzi meccanici impiegati da tutti i 30 concorrenti.

Da sottolineare senza riserve la prova della coppia Matrullo-Conti, che manteneva il comando dal primo all'ultimo chilometro con una regolarità davvero sorprendente. La contesa fu però più ardente nei posti di secondaria importanza, dove le posizioni mutarono talvolta anche sensibilmente (ad esempio Lugli Bruni, che all'Aquila erano secondi, terminavano poi settimi; Branchini-Rossi e Bevilacqua - Noscetti, specialmente gli ultimi, invece espugnarono ad una ad una molte posizioni della classifica). Ottima anche la prova di Ferra-Bolognesi e Sertorio-Cerruti, che hanno combattuto quasi sino all'ultimo sul filo dei secondi.

Altra vittoria straniera nella sport di serie 1100

La scarsa partecipazione di concorrenti (solo 16) e la superiorità schiacciante della *Porsche* hanno ridotto sin dal primo istante la lotta per il primato della categoria ad un monologo della coppia germanica Metternich-Einseidel, la quale si mantenne al comando per tutti i circa 1600 km. del percorso. Durissima la selezione però, dovuta agli sforzi eccessivi richiesti alle macchine italiane per fronteggiare la situazione favorevole all'industria straniera. Tra gli equipaggi, che furono costretti ad abbandonare, vi fu anche quello della seconda vettura *Porsche* in gara: la macchina di Frankenberg e di Wieselmann. Buona la prova della 1100 di Berera-Mantovani e di Baracco-Condello. L'unica *Ardea* in gara terminava al quarto posto (Coda è un veterano della Mille Miglia ormai).

A Monaco Ferraguti la 1500 "Nazionale"

Anche se la coppia vincitrice è stata sempre al comando, gli immediati inseguitori (Sebasti e Palmieri) le furono quasi sempre nella scia e sarebbe bastato il minimo incidente per por fine all'impresa dell'equipaggio dominatore. La mancanza di case competitori ha permesso alla *Fiat* di aggiudicarsi la vittoria di classe e di ricevere soprattutto quei riferimenti tecnici, che le saranno assai utili domani per contrastare il ritorno dell'industria europea su tutti i fronti delle competizioni automobilistiche.

L'Aprilia vince il confronto con la Peugeot e la Porsche

Nel gruppo sport di serie sino a 1500 cmc. l'*Aprilia* ha dato ancora prova

À la XIX MILLE MIGLIA



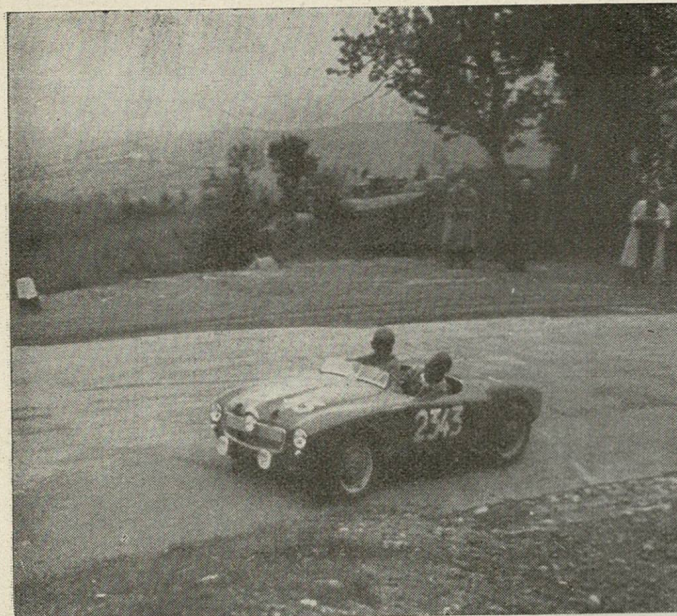
Seul, contre le mauvais temps et le sort adverse, pour défendre les couleurs de la Ferrari et le prestige des voitures italiennes, après une lutte épique contre pilotes et voitures de grande valeur, GIOVANNI BRACCO, sur "Ferrari,, équipée de pistons

MONDIAL PISTON

conquiert le laurier le plus désiré de l'année sportive de l'automobile.

MONDIAL PISTON Co - Corso Bramante, 47 - TORINO (Italia)

Telefoni 69.09.52 - 69.38.00



Sulla Futa la Dyna Panhard di Marchese-Palvarini, vincitori della 750 cmc. sport.



A Vicenza Gignoux e Fouzot che vinceranno la 750 G.T.I. con la Dyna Panhard.

della sua efficienza e vitalità, nonostante che la Lancia stessa già da un pezzo l'abbia messa nella galleria delle antichità. Infatti sia la Porsche che la Peugeot hanno dovuto abbassare bandiera di fronte ad una macchina che già da più di due lustri fa strabiliare. L'unica Simca in gara costituiva una rappresentanza troppo esigua perché si possano far paragoni con tale prodotto industriale.

Marsaglia e Mazzonis, vecchi «lancisti» potevano così portare alla vittoria ancora una volta la vecchia e gloriosa Aprilia, seguiti da una macchina consorella: quella di Valeri e Bairo. Al terzo posto finiva la Peugeot di Gay e Mercier, che tuttavia ha compiuto una bella prova.

L'Aurelia vince il confronto con l'Alfa 1900

Ben 56 vetture della categoria turismo nazionale oltre 1500 cc. si davano battaglia per il primato. Era la contesa che molti attendevano per il duello che si sarebbe scatenato fra le Aurelia e le Alfa Romeo 1900. L'interesse era accresciuto inoltre dalla presenza in corsa della coppia dei famosi corridori motociclistici Ruffo (campione del mondo) ed Artesani sull'Alfa. Con spirito prettamente centauresco infatti il duo si lanciava nella competizione a folle velocità. A Ravenna i due assi erano primi ad oltre 126 km. orari di media ma Maglioli e Monteferrano erano a soli 8" tallonati da un trio di Alfa minacciosissimo. A Siena le Alfa miglioravano la loro posizione con Bosco, Ruffo e Carini nelle primissime posizioni. A questo punto però Maglioli passava al contrattacco e con una straordinaria impresa distanziava chilometro per chilometro sempre più le Alfa. All'arrivo a Brescia Maglioli e Monteferrano avevano 26' di vantaggio sull'Alfa Romeo di Carini e Bianchi. In complesso le vetture iscritte alla categoria turismo oltre 1500 com-

pirone un'ottima prova collettiva. Ne fa fede l'altissimo numero di macchine giunte al traguardo con tempi eccellenti.

Il veterano Lurani dà scacco matto a tutti nella G. T. I. 1500 cmc.

Per merito del conte Giovannino Lurani la Porsche ha potuto conseguire una clamorosa vittoria nella G.T.I. oltre 1500 cmc. La casa germanica, affidando una delle sue macchine a Lurani, non poteva fare scelta migliore. Egli ha dominato dall'inizio alla fine, invano insidiato sino a Roma dalla Citalia dei corridori bergamaschi fratelli Musitelli.

Il successo fu reso più clamoroso dal fatto che ai primi tre posti si classificarono le tre macchine germaniche. Solo Capelli-Gerli ed i coniugi Comirato, che di Mille Miglia ne han disputate più d'una, han contrastato come potevano nella fase più accesa della gara, la vittoria ai rappresentanti dell'industria tedesca. All'arrivo di Lurani il clan straniero numerosissimo impazziva dalla gioia, mentre Giovannino, fresco come sempre, aveva per tutti un cordiale sorriso ed una stretta di mano.

Cabianca non è inferiore alla sua fama nella 1100 Sport

Quel tricolore dipinto sul casco di Cabianca rappresentava un titolo conquistato durante un anno di appassionanti contese. Ebbene quel titolo fu da Cabianca difeso nella XIX Mille Miglia da par suo. Fu un trionfo e per Cabianca e per la Osca, che era volata all'Aquila a quasi 130 km. orari di media. La magnifica 1100 dei fratelli Maserati si è conquistata i tre primi posti della classifica e mai il suo terzetto formidabile fu disturbato. Insieme all'equipaggio Cabianca-Rogh i,

giunto a Brescia alla media di chilometri 115,448, vanno accomunate nell'elogio le coppie Pagani-Severi e Veneziani-Albarelli, valide artefici del trionfo della Osca.

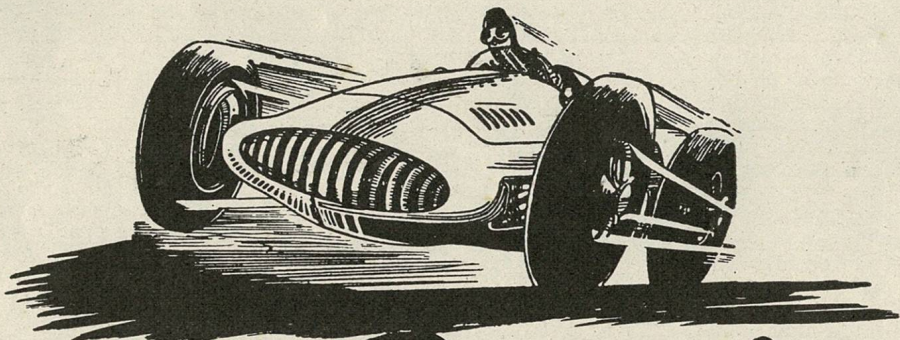
Fagioli surclassa tutti nella G.T.I. 2000 cmc.

Nella categoria G.T.I. oltre 2000 cc. grande era l'attesa per il fatto che si sarebbe verificato un altro duello tra Alfa e Aurelia. Inoltre fra i nomi dei piloti si leggevano quelli degli assi Fagioli, Anselmi, Ippocampo, Bonetto, Amendola, Auricchio, Sanesi, per non parlare poi di Fangio, campione del mondo. Ciò che ha fatto Fagioli è semplicemente spettacoloso: ha percorso l'intero giro in sole 12 ore 40' e 5" alla media di km. 123,460, piazzandosi terzo assoluto dinanzi allo stesso Caracciola sulla Mercedes 3000. Non vi furono mai dubbi sulla superiorità delle Aurelia, giacché furono sempre in testa con regolarità sbalorditiva. L'ingegnere Jano può essere ancora una volta giustamente orgoglioso della sua creazione. La Fiat 8V, che si esibiva per la prima volta in una competizione automobilistica, conquistava il quinto posto con Auricchio, il quale rimase solo in gara a difendere le sorti della nuovissima vettura. Ci auguriamo però che la 8V abbia presto a fugare gli interrogativi che solo una gara come la Mille Miglia poteva porre in risalto.

Clamoroso ritorno di Brivio nella Sport 2000

Brivio, che non è soltanto un'autorità sportiva, ma che è soprattutto un eccellente pilota, disputò una gara accortissima. Di fronte a lui erano corridori valorosi come Sighinolfi (Ferrari), Stapleton (Aston-Martin), Leonardi, Rol, Bordini, Sterzi e Bernabei: non sarebbe quindi stato né facile né agevole vincere. Invece Brivio, in cop-

LOTTERIA *di* MONZA



1° Premio
40 MILIONI

pia con l'ottimo Cassani, già secondo pilota di Villorresi nella XVIII Mille Miglia, dopo essersi mantenuto sino a Roma in quarta posizione, nella parte ascendente del percorso rimontava a poco a poco gli otto minuti di ritardo che gli erano stati inflitti durante il primo tratto da Brescia alla Capitale. All'arrivo Brivio e Cassani erano primi davanti a Bordoni e Geromino (Ferrari), a Rol-Muneron (su la Fiat 8V trasformata dalla Siata) ed a Leonardi-Tomatis (Aurelia).

L'Aston Martin si aggiudica la vittoria nella G.T.I. oltre 2000

Anche l'Aston Martin, sull'esempio della Renault, della Panhard e della Porsche riuscì a conquistare la sua vittoria: vittoria inappellabile, perchè ai primi due posti si piazzarono due macchine inglesi. Fu una gara davvero maiuscola se si pensa che all'Aquila la media di Parnell era di km. 132.921. Ma Parnell, pur essendo un pilota di classe, dovette poi cedere il primo posto a Widson che ha maggiore esperienza avendo già corso altre volte la Mille Miglia. Cornacchia (Ferrari) doveva così accontentarsi del terzo posto.

La sport oltre 2000

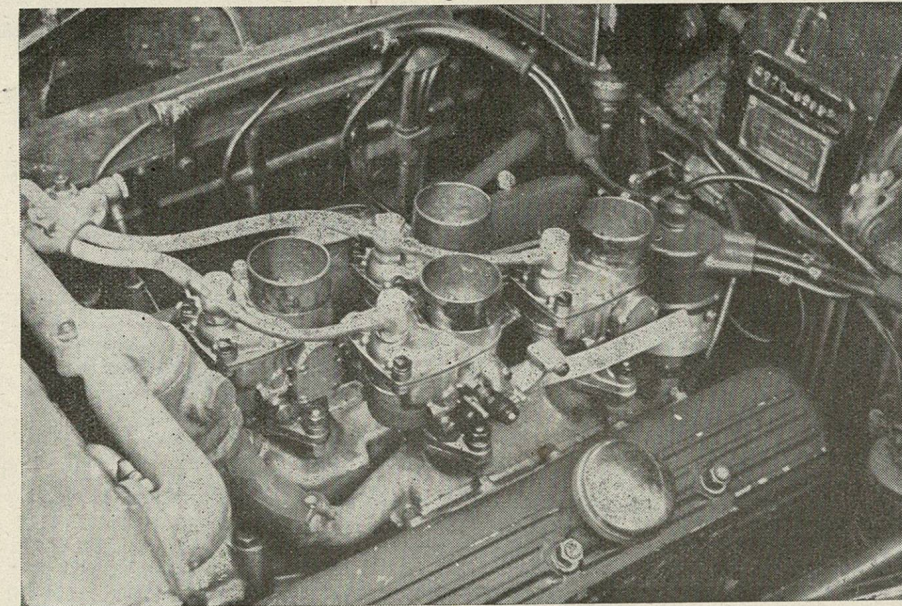
La storia della Sport oltre 2000 cc. è pressochè quella per il primato assoluto. L'impresa di Bracco è già stata descritta più sopra; anche le prove di Kling e Caracciola son note. Merita però una particolare menzione il comportamento di Johnson - Leslie su Healey, quarti nella loro categoria e settimi assoluti.

Gli incidenti

Purtroppo, come ogni anno, anche durante la disputa della XIX edizione la Mille Miglia volle le sue vittime. Infatti a Peschiera la 750 di Manfredini e Grazzani usciva di strada, provocando la morte del povero Grazzani. Anche a Pontelagoscuro si verificava un luttuoso incidente. La macchina di Fiorio-Avalle, famosi specialisti delle piccole cilindrato, capottava. Nel pauroso incidente trovava la morte Pietro Avalle. Numerosissimi poi gli incidenti stradali, che non ebbero fortunatamente conseguenze letali per i piloti o per il pubblico. Pravolini-Cester uscivano di strada a Ferrara; a Padova, secondo la tradizione, Pasqualin, Zanini e Croce subivano la medesima sorte. Lang sbandava in una curva presso Ferrara per colpa di una altra vettura che lo precedeva e per lui la corsa era finita. Alla rotta di Paviole, dopo Polesella, Di Bona su Fiat Stanguellini rompeva lo sterzo e veniva ricoverato all'Ospedale di S. Maria Maddalena in gravi condizioni. Anche Bonetto usciva di strada a Rieti, come pure Castellotti, mentre dopo Siena s'incendiava la macchina di Biondetti. Come si vede un vasto repertorio di incidenti, che, per quanto largamente incompleto, dà una idea esatta della durezza della gara.

L'organizzazione

I corridori interpellati furono concordi nel riferire che quest'anno il ser-



Una fotografia inusitata: il famoso motore della Lancia Aurelia Gran Turismo senza l'enorme filtro che nasconde alla vista i quattro carburatori.

vizio d'ordine fu assai migliore di quello incontrato nelle precedenti edizioni. Il merito di ciò va ascritto in gran parte alla missione compiuta quindici giorni prima della Mille Miglia dal commendator Castagnone, dal Conte Maggi, dal comm. Maifredi a Roma in compagnia del sindaco di Brescia, lo sportivissimo, il quale percorrerò presso le autorità centrali la causa della Mille Miglia. Agli infaticabili organizzatori bresciani va comunque il merito di aver saputo toccare tutti quegli organi vitali, dai quali dipende la complessa e meravigliosa macchina della Mille Miglia.

SAVINIO MARIANI

(Fotografie Del Papa, Farabola, Mailander, Martini, Millanta, Novafoto, Orioli, Publifoto e Terreni).

CLASSIFICA GENERALE

1. Bracco Giovanni - Rolfo (Ferrari) in 12.9'45" alla media oraria di chilometri 128,591; 2. Kling - Klenk (Mercedes) in 12 ore 14'17"; 2. Fagioli - Borghi (Aurelia) in 12.40'5"; 4. Caracciola - Kurrle (Mercedes) in 12. e 48'25". 5. Anselmi - Semino (Aurelia) in 12.54'6"; 6. Ippocampo - Mori (Aurelia) in ore 13.5'39"; 7. Johnson - Leslie (Healey) in 13.11'59"; 8. Ammendola - Pinzero (Aurelia) in 13.12' e 18"; 9. Brivio - Cassani (Ferrari) in 13.14'22"; 10. Bordoni - Geromino (Ferrari) in 13.19'58"; 11. Roll - Muneron (Siata 2000) in 13.27'27"; 12. Wisdon - Hume (Aston Martitn) in 13.29' e 40"; 13. Parnell - Serboli (Aston Martin) in 13.31'43"; 14. Cabianca - Roghi (Osca) in 13.32'50". 15. Auricchio - Bozzini (Fiat) in 13.33'38"; 16. Pagani - Severi (Osca) in 13.36'26"; 17. Tadini - Bonini (Alfa) in ore 13.48'37"; 18. Sanesi - Griffini (Alfa) in 13.54'48"; 19. Maglioli - Monteferraro (Aurelia) in ore 13.58'35"; 20. Cornacchia - Tinarelli (Ferrari) in 13.58'42"; 21. Venezian - Albarelli (Osca) in 14.2'56"; 22. Fangio - Sala (Alfa) in 14.3'16"; 23. Carini - Bianchi (Alfa) in 14.4'20"; 24. Rocco - Vallisi (Alfa) in 14'8'6"; 25. Fetrobelli - Cremonesi (Aurelia) in 14.11'32"; 26. Biagiotti - Pulidori (Aurelia) in 14.16'58"; 27. Fortuna - Alessandria (Fiat Stanguellini) in 14.19'58"; 28. Becucci - Cazzato (Alfa) in ore 14.20'20"; 29. Pagani - Franchi (Aurelia) in 14.20'56"; 30. Della Beffa - Grassi (Alfa) in ore 14.21'29"; 31. Belucci - Colucci (Aurelia) in 14.26'57"; 32. Bozzatto - Bozzatto (Aurelia) in ore 14.27'14"; 33. Luglio - Ghezzi (Aurelia) in 14.33'54"; 34. Guzzetti - Castelnuovo (Fiat) in ore 14.34'26"; 35. Bianchedi - Zabaneli (Aurelia) in 14. e 38'51"; 36. Venier - Ruffo (Aurelia) in ore 14.40'23"; 37. Christilin - Christilin (Aurelia) in 14.42'; 38. Gatta - De Martinis (Aurelia) in 14.42'10"; 39. Piodi - Riva (Aurelia) in 14.45'50"; 40. Bormioli - Pianta (Alfa) in 14.46'38"; 41. Leonardi - Domatis (Aurelia) in 14.47'20"; 42. Piotti - Piotti (Osca) in 14.49'15"; 43. Castelli - Bernardini (Alfa) in ore 14.52'13"; 44. Lurani - Berckleim (Porsche) in 14.53'3"; 45. Della Favera - Asturi (Porsche) in ore 15.00'12"; 46. Taramelli - Dubilio (Aurelia) in 15.2'50"; 47. Mandolini - Invernizzi (Aurelia) in 15.6'16"; 48. Tamellini - Tamellini (Aurelia) in 15. e 6'44"; 49. Dinca - Facca (Porsche) in 15.13'14"; 50. Piacenza - Poggio (Aurelia) in 15.15'52".

CLASSIFICA PARTICOLARE

Gruppo Veicoli Militari

1. 4 M. Cap. Costa - Ten. Verga (Alfa Romeo Matta) 16.54.05, media Km. 92 e 536; 2. 1 M Cap. Marletta - Cap. Izzo (Fiat Campagnola) 17.35.55; 3. 2 M Mag. Livoti - Cap. Pagnone (Fiat Campagnola) 18.46.09.

Categoria Turismo Nazionale

CLASSE 750 cmc.

1. Recordati - Bigi 17.42.50., media Km. 88,292; 2. Carneli - Cariti 17.

Produrre di più
produrre meglio

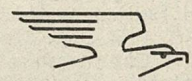


AQUILOIL MD

olio per motori, con caratteristiche
anti ossidanti e detergenti;

SEMPRE

FEDELE



AQUILA
RAFFINERIA OLI MINERALI
TRIESTE



S. A. P. A. A.
CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PER L'ITALIA
MILANO

e 45.16.; 3. Lunghi - Landi 17. e 46.08.; 4. Apruzzi A. - Gambardella 17.50.20; 5. Castelli-Da Fano 17.50.41; 6. Forini-Prosperti 17.53.04; 7. Tretti C.-Tretti M. 17.57.02; 8. Miari F.-Miari P. 17.59.13; 9. Ricciardi-Sbordone 18.03.09; 10. Siciliani-Metti 18.03.25; 11. Bricarello-Porta 18.06.49; 12. Porfini-Carati 18.11.10; 13. Rambaldi-Zecchi 18.12.47; 14. Morettini-Bernardi 18.16.43; 15. Morero-Porrino 18.17.32; 16. Sandrolini-Gardi 18.17.58; 17. D'Amico-Fordelisi 18.18.33; 18. Polverini-Tamanti 18.20.35; 19. Angeli-Cai S. 18.20.56; 20. Lisivanti 18.22.37; 21. La Rosa-Parducci 18.23.11; 22. Capelli-Gnudi 18.24.43; 23. Romanini-Rogelato 18.25.03; 24. Masiero-Gatto 18.27.06; 25. Giacometti-Fontana 18.27.10; 26. Facchetti A-Facchetti E. 18.28.15; 27. Bondi-Fabbi 18.30.20; 28. Gardini-Ronconi 18.30.49; 29. Bauer-Pederzani 18.31.37; 30. Pompei-Vitali 18.32.20; 31. Brighenti-Malaguti 18.32.22; 32. Andina-Ortalli 18.33.14; 33. Croce-Salvi 18.36.25; 34. Arosio-Ravasio 18.37.16; 35. Basili-Luzzi 18.41.22; 36. Brembilla-Bettinetti 18.42.27; 37. Preti-Toselli 18.43.42; 38. Silva T.-Silva A. 18.45.35; 39. Franchi-Finetti 18.47.18; 40. Bologna-Pedrosi 18.50.16; 41. Polotti R.-Tonni M. 18.51.04; 42. Del Buono-Ravalli 18.53.13; 43. De Angelis-Troiani 18.55.33; 44. Pizzagalli A.-Pizzagalli G. 18.59.23; 45. Soncini-Rigamonti 19.00.28; 46. Bergami-Turolla 19.01.40; 47. De Riu-Guassardo 19.02.57; 48. Giovine M.-Mercalli 19.03.10; 49. Zanetti-Zuccoli 19.06.17; 50. Concarini-Lucini 19.07.34; 51. Morelli E.-Morelli A. 19.11.56; 52. Santucci-Bronner

19.15.38; 53. Curatolo-Milanese 19.17.41; 54. Giubilato-Rovera 19.25.23; 55. Pavoncelli-Patrizi 19.32.35; 56. Lolli-Ruggeri 19.32.56; 57. Biagetti-Latini 19.33.; 58. Dei-Negri 19.38.57; 59. Gatti-Acerbi 19.42.02; 60. Fellini-Corsini 19.44.25; 61. Leonardelli-Tantardini 19.47.57; 62. Leccese-Marzolini 19.54.47; 63. Gualdi-Dal Monte 19.55.13; 64. Comin-Rocco 19.56.35; 65. Marchionneschi-Del Moro 20.01.59; 66. Pains-Gherardi 20.16.23; 67. Casarino-Musolino 20.52.23; 68. Rovina-Tamai 21.14.51; 69. Ferrari-Bacci 21.18.13; 70. Di Giacomo R.-Di Giacomo G. 21.53.43.

Tutti su Fiat 500.

CLASSE 1100 cmc.

1. Matrullo - Conti (Fiat) 16.18.28 media Km. 95,905; 2. Bevilacqua - Nascetti (Fiat) 16.36.58; 3. Branchini - Rossi (Fiat) 16.43.36; 4. Frera - Bolognesi (Fiat) 16.51.35; 5. Sertorio - Ceruti (Fiat) 16.54.57; 6. Canova - Montesano (Fiat) 16.55.05.; 7. Lugli - Brunni (Fiat) 16.57.52; 8. Ravelli - Polotti (Fiat) 16.58.33; 9. Ferrini - Parietti (Fiat) 17.00.35; 10. Menicagli - Morini (Fiat) 17.05.39; 11. Gallinari - Mazzetti (Fiat) 17.15.02; 12. Pagani A. - Ramaioli (Fiat) 17.16.38; 13. Cappello - Longo (Fiat) 17.17.03; 14. Bonafini - Setti (Fiat) 17.20.56; 15. Severi - Rubiani (Fiat) 17.22.49; 16. Salvatelli - Ceresa (Fiat) 17.25.24; 17. Merli - Salvarani (Fiat) 17.34.10; 18. De Sanctis G. - Fortini (Fiat) 17.44.20; 19. Anelli - Sommaciccio (Fiat) 17.58.16; 20. Sacchiero - Pettinazzi (Fiat) 18.16.00; 21. Gra-

venzola - Costa (Fiat) 18.23.52; 22. Martinelli - Bianchi (Fiat) 18.26.16; 23. Valentini - Marinoni (Fiat) 18.34.53; 24. Cocchi - Gagliardo (Fiat) 19.37.56; 25. Tinelli - Tafani (Fiat) 19.41.17.

CLASSE 1500 cmc.

1. Monaco - Ferraguti (Fiat) 15.49. e 06. media Km. 98,872; 2. Sebastiani - Palmieri (Fiat) 15.52.03; 3. Cavallini - Monte Martini (Fiat) 16.20.15; 4. Frazzi - Bettinzoli (Fiat) 16.27.22; 5. Sacchi - Massa (Fiat) 17.36.49; 6. Lamberti - Oddi (Fiat) 17.56.49; 7. Mainetti - Gorga (Fiat) 18.12.32; 8. Poli - Fachetti (Fiat) 22.16.40; 9. Malavasi - Cagnati (Fiat) 24.56.39.

CLASSE OLTRE 1500 cmc.

1. Maglioli - Monteferrario (Aurelia) 13.58.35, media Km. 111,903; 2. Carini P. - Bianchi (Alfa) 14.04.20; 3. Ruffo B. - Artesiani (Alfa) 14.05.20; 4. Rocco - Valisi (Alfa) 14.08.06; 5. Becucci - Cazzato (Alfa) 14.20.20; 6. Paganani - Franchi (Aurelia) 14.20.56; 7. Della Beffa - Grassi (Alfa) 14.21.29; 8. Bellucci - Colucci (Aurelia) 14.26. e 57; 9. Luglio - Gherzi (Aurelia) 14. e 33.54; 10. Bianchedi - Tebanelli (Aurelia) 14.38.58; 11. Venier - Ruffo (Aurelia) 14.40.23; 12. Christillin E. - Christillin L. (Aurelia) 14.42.00; 13. Gatta F. - De Martino (Aurelia) 14. e 42.10; 14. Piodi - Riva (Aurelia) 14. e 45.50; 15. Bormioli - Pianta (Alfa) 14.46.30; 16. Cestelli Guidi - Bernardini (Alfa) 14.52.13.; 17. Caramelli - Turbiglio (Aurelia) 15.02.50; 18. Mandolini - Invernizzi (Aurelia) 15.06.16; 19.

Il Capitano Costa ed il Tenente Verga possono andar ben fieri della impresa compiuta vincendo la categoria veicoli militari con la Alfa Romeo 1900/R, la vettura per ogni impiego a quattro ruote motrici ma dotata dello stesso motore a doppio asse a comes in testa delle vetture «1900». La macchina grigioverde ha fatto da staffetta alla cavalcata delle 500 vetture dalla partenza all'arrivo ove è stata salutata dagli applausi più vivi e meritati. Sotto: Indubbiamente originale questa stranissima Talbot di Blanc dagli enormi parafranghi la cui aerodinamicità era però frustrata dalla ruota di ricambio sporgente dalla sua nicchia.



Tamellini - Tamellini (Aurelia) 15.06. e 44; 20. Piacenza - Boggio (Aurelia) 15.15.52; 21. Romano G. - Invernici (Alfa) 15.18.46; 22. Brioschi - Tinca (Alfa) 15.18.59; 23. Galbusera - Frignani (Alfa) 15.21.08; 24. Pareschi - Giorgi (Alfa) 15.31.12; 25. Espes - Malucelli (Aurelia) 15.35.53; 26. Italo Pannes - Rollino (Alfa) 15.48.56; 27. Lubich E. - Lubich M. (Aurelia) 15.54.43; 28. Franceschetti - Piovani (Alfa) 16. e 61.45; 29. Lisi - Prudeniano (Aurelia) 16.03.56; 30. Cornaggia Medici - Mantegazza (Alfa) 16.27.26; 31. Linetti - Hartmann (Alfa) 16.45.52; 32. Bassi D. - Battaglini (Aurelia) 16.54.32; 33. Bottanelli - Casalegno (Aurelia) 16.58. e 14; 34. Berlingeri G. - Berlingeri L. (Alfa) 17.06.32; 35. Pasquale - Tiochi (Alfa) 17.09.00.

Categoria Gran Turismo Internazionale

CLASSE 750 cmc.

1. Gignoux - Touzot (Dyna Pan) 15. e 20.24. media Km. 101.965; 2. Zafferi - Crivelli (Zagato) 15.48.58 3. Giacomelli - Nember (Dyna Pan) 14.59.15; 4. Mariani - Zanerio (Zagato) 16.20.39; 5. Perrin - Perrin (Renault) 16.35.10; 6. Reggiani - Reggiani (Zagato) 16.59.30; 7. Schermi - Schermi (Zagato) 17.13. e 33; 8. Chico - Mauri (Dyna Pan) 19.20.21; 9. Gialdini - Berlucchi (Zagato) 19.54.19.

CLASSE 1500 cmc.

1. Lurani - Berckleim (Porsche) 14. e 53.03. media Km. 105.078; 2. Della Favera - Artusi (Porsche) 15.00.12; 3. Dinca Levis E. - Facca (Porsche) 15. e 13.14; 4. Capelli - Gerli (Fiat) 15. e 21.32; 5. Comirato A. - Comirato L. (Siata) 15.24.48; 6. Martinengo - Zagato (Zagato) 15.28.12; 7. Ostanj - Mazzuccato (Cisitalia) 15.48.25; 8. Mancini F. - Miacci (Fiat) 15.51.30; 9. Falconi - Mercurio (Cisitalia) 15.51.43; 10. Petracchi - Trabucco (Maserati) 16.01.31; 11. Musitelli G. - Musitelli F. (Cisitalia) 16.09.58; 12. Bonini - Moscatelli (Fiat) 16.10.18; 13. Coppola - Scaramella (Fiat) 16.29.51; 14. Granito G. - Granito Genn. (Cisitalia) 16.37.18; 15. Graziani - Profumo (Maserati) 16.54.25; 16. Moretti - Castelli (Cisitalia) 17.08. e 40; 17. Stianti - Vignoli (Cisitalia) 17.08.59; 18. Consiglio - Pugliotti (Fiat Siata) 17.17.00; 19. Ravagnani - Roccato (Fiat Siata) 17.17.07; 20. Gravina - Fedele (Zagato) 18.05.15.

CLASSE 2000 cmc.

1. Fagioli L. - Borghi (Aurelia) 12. e 40.05. media oraria chilometri 123 e 460; 2. Anselmi - Serino (Aurelia) 12.54.06; 3. Ippocampo - Mori (Aurelia) 13.05.39; 4. Ammendola - Pinzero (Aurelia) 13.12.18; 5. Auricchio V. - Bozzini (Fiat) 13.33.58; 6. Tadini - Bonini (Alfa) 13.48.37; 7. Sanesi - Grifini (Alfa) 13.54.48; 8. Fangio - Sala (Alfa) 14.03.16; 9. Petrobelli - Cremonesi (Aurelia) 14.11.32; 10. Biagiotti - Pulidori (Aurelia) 14.16.58; 11. Pozzato - Pozzato (Aurelia) 14.27.14; 12. Terzi - Massai (Aurelia) 14.38.42; 13. Giobellina - Tonetto (Aurelia) 15.04.26; 14. Franco - Maregga (Aurelia) 15.06.02; 15. Samarelli - Mazzola (Aurelia) 15. e 33.00; 16. Bertola - De Zan (Aurelia)

15.41.29; 17. Kestenholtz - Conconi (Aurelia) 15.47.20; 18. De Micheli - Arcangeli (Aurelia) 16.04.08; 19. Locatelli - Ossena (Aurelia) 17.45.59; 20. Barbetti - Berti (Ferrari) 17.51.28.

CLASSE OLTRE 2000 cmc.

1. Wisdon - Lown (Aston Martin) 13.29.40, media Km. 115.899; 2. Parnell - Serboli (Aston Martin) 13.31.43; 2. Cornacchia - Tinarelli (Ferrari) 13.58. e 42; 4. Piazza - Piazza (Ferrari) 15. ore 57.25; 5. Dalmonte - Stazz (Alfa) 17.49.25.

Gruppo Sport di Serie

CLASSE 750 cmc.

1. Rédele-Pons (Renault) 15.46.15, media Km. 99.170; 2. Gianni-Raboni (Fiat) 16.34.39; 3. Recchi-Angelelli (Fiat) 16.48.01; 4. Bosi G.-Babini (Fiat) 16.48.54; 5. Zoppoli-Bisi (Fiat) 16.51.38; 6. Pages-Le Guesec (Renault) 16.53.34; 7. Ferraris-Mandrini (Fiat) 17.01.18; 8. Le Blac-Metz (Renault) 17.01.37; 9. Petta-Ferrari (Fiat) 17.10.55; 10. Sorrenti - Raccagni (Renault) 17.29.28; 11. Penon - Miguet (Dyna Pan) 17.29.28; 12. Simon J. - Michel (Renault) 17.35. e 39; 13. De Regibus - Roubaut (Renault) 17.36.52; 14. Manfredini - Mappelli (Fiat) 17.37.44; 15. Sala - Gatti (Fiat) 17.43.03; 16. Ragnoli - Massari (Fiat) 17.43.31; 17. Vidilles - Bersaar (Renault) 17.43.32; 18. Sigrand - Revillon (Renault) 17.46.24; 19. Pompiognoli - Neri (Fiat) 18.16.21; 20. Faldella - Baretta (Fiat) 18.42.23; 21. Bindi - Folorni (Fiat) 18.50.45; 22. Gariboldi - Longoni (Fiat) 18.51.50; 23. Carrari - Rinaldi (Fiat) 19.00.42; 24. Cardinali - Gorra (Fiat) 19.33.56; 25. Xeconti - Pozzoli (Fiat) 19.38.48; 26. Tenaglia - Toccangini (Fiat) 19.47.38; 27. Pieri - Magnelli (Fiat) 20.54.47; 28. Marsaglia - D'Incisa (Fiat) 21.05.38.

CLASSE 1100 cmc.

1. Metternich - Einseidel (Porsche) 15.35.59 media Km. 98.366; 2. Berera - Mantovani (Fiat) 16.21.28; 3. Baracco - Condello (Fiat) 17.00.53; 4. Coda - Duberti (Ardea) 17.17.35; 5. Bertuletti - Mazzuleni (Fiat) 18.48.39; 6. Casarosa - Meloncelli (Fiat) 18.59.16.

CLASSE 1500 cmc.

1. Mazzonis - Marsaglia (Aprilia) 15. e 27.10. media Km. 101.211; 2. Valeri

- Bairo (Aprilia) 15.40.43; 3. Gaj - Mercier (Peugeot) 15.54.23; 4. Lambertini - De Bonis (Aprilia) 15.58.04; 5. Fornaciari - Carpi (Aprilia) 16.35.36; 6. Bellini - Fornari (Fiat) 16.54.05; 7. Foschini - Scola (Aprilia) 17.25.14; 8. Luzes - Lacerda (Peugeot) 17.35.19; 9. Cupini - Menon (Aprilia) 17.56.22; 10. Loninelli - Bertone (Fiat) 18.00.20.

Categoria Sport

CLASSE 750 cmc.

1. Marchese - Palvarini (Dyna Pan) 15.35.17, media oraria chilometri 100 e 333; 2. Musso D. - Mosca (Fiat) 16.14.10; 3. Falli - Jorio (Fiat Siata) 16.50.06; 4. Fenocchio M. - Fenocchio D. (Fiat) 16.52.48; 5. Chiti - Cioni (Fiat Giannini) 17.00.45; 6. Pedini - Testa (Gaur) 17.18.48; 7. Rugolo - Mazzucato (Stanguellini) 17.23.51; 8. Vici - Rossi (Fiat Giannini) 18.37.11; 9. Ogna D. - Ogna C. (Fiat Giannini) 18.48.50; 10. Cecchini - Renzi (Fiat) 18.51.29; 11. Avalle M. - Tesio (Moretti) 18.52.33; 12. Bucci - Turola (Fiat) 19.12.50; 13. Butti - Loos (Fiat Siata) 19.15.00; 14. Beretta - Marangon (Moretti) 26.08.30.

CLASSE 1100 cmc.

1. Cabianca - Roghi (Osca) 13.32.50 media Km. 115.448; 2. Pagani - Severi (Osca) 13.36.26; 3. Veneziani - Albarelli (Osca) 14.02.56; 4. Fortuna - Alessandrini (Stanguel) 14.19.58; 5. Buzzetti - Castelnuovo (Fiat) 14.34.26; 6. Piotti - Piotti (Osca) 14.49.15; 7. Fehlmann - Vuille (Cisitalia) 15.20.33; 8. Rogai - Righini F. (Ermini) 15.20.39; 9. Bonaccina - Mangano (Fiat) 17.03.45; 10. Annoni - Citterio (Stanguellini) 17.04.47; 11. Rosati - Filo (Cisitalia) 17.05.08; 12. D'Angelo - D'Angelo (Stanguellini) 17.22.00; 13. Schera - Olmi (Fiat) 19.27.06.

CLASSE 2000 cmc.

1. Brivio - Cassani (Ferrari) 13.14. e 22. media Km. 118.131; 2. Bordoni - Geronimo (Ferrari) 13.19.58; 3. Roll - Muneron (Siata 8 V 208) 13.27.27; 4. Leonardi - Tomatis (Aurelia) 14.47.20.

CLASSE OLTRE 2000 cmc.

1. Bracco - Rolfo (Ferrari) 12.09.45, media Km. 128.591; 2. Kling - Klenk (Mercedes) 12.14.17; 3. Caracciola - Kurrie (Mercedes) 12.48.29; 4. Johnson - Leslie (Healey) 13.11.59.

LLOYD ITALICO & L'ANCORA



COMPAGNIA DI ASSICURAZIONI E RIASSICURAZIONI

Sede in GENOVA - Via Roma, 9

Assicurazioni contro tutti i rischi dell'Automobile

Polizze di garanzia per il rilascio di Trilicci e Carnets a Soci del T.C.I. e dell'A.C.I.

AGENZIA PER LA LOMBARDIA: Via Dante, 9 - MILANO - Telefono 82-795

OMNIA P

E.C. CARDINI

SEDE MILANO - Piazzetta Guastalla N. 15
Stab. TORINO • Stab. OMEGNA

VICAR