

SPORTNACHRICHTEN

**Biondetti-Romano (Alfa Romeo) gewinnen die XIV. Mille Miglia**

**Nuvolari-Carena Zweite auf Cisitalia — Ein Rennen der italienischen Nation**

Brescia, 22. Juni.

Die erste Nachkriegs-Mille-Miglia, ein Rennen, dem schon angesichts der enorm hohen Zahl von 250 eingeschriebenen Mannschaften der Erfolg winken musste, wurde unter begeisterter Anteilnahme von vielen Hunderttausenden sportfreudigen Italienern und 150 gestarteten Maschinen über mehr als 1800 km durch Italien geführt. Die recht zahlreich gemeldeten ausländischen Fahrer erschienen leider alle nicht am Start, so dass die italienischen Konkurrenten unter sich waren. Dem Charakter der Veranstaltung, einer Zerstreisprüfung sondergleichen für Fahrer, Motor, Fahrgestell, Reifen etc. konnte dieser Ausfall nichts anhaben.

Ganz unerwartet hat den Sieg der erfahrene Pilot Clemente Biondetti mit seinem Mitfahrer Romano gewonnen: des letzteren Wagen, ein 2,9-Liter-Achtzylinder-Alfa-Romeo-Coupé auf langem Chassis (dem man in Beachtung des Reglementes die beiden Kompressoren abgenommen hatte) ist eine fast zehn Jahre alte Maschine, und die Mannschaft formierte sich erst einen Tag vor dem Rennen.

Einen eklatanten Sieg haben die Cisitalia-Sportwagen errungen, die zum erstenmal in einem sportlichen Anlass eingesetzt wurden und sich gleich die anschließenden drei Plätze sichern konnten. Nach der Mannschaft Nuvolari-Carena, die Biondetti lange Zeit voraus gewesen war, sind die Paare Bernabei-Pacini und Minetti-Faccetti die Rangnächsten. Anschließend folgen, soweit im Augenblick des Niederschreibens bekannt, fünf neue Fiat-Typen «Mille Miglia», die von der Fabrik auf dieses Rennen vorbereitet, aber von Rennställen und Privaten gefahren, sich als rasche und zuverlässige Wagen entpuppten. Die Stundenmittel vom ersten bis zum zehnten schwanken zwischen 112,230 km/h und 102,65 km/h.

Biondetti hat schon die Mille Miglia 1938 mit einem Alfa-2,9-Liter-Doppelkompressor gewonnen. Dass der bescheidene, gewiegte Fahrer (der übrigens noch Rekordinhaber von Develier-Les Rangiers ist) auch die erste Nachkriegs-Mille-Miglia als Erster beenden durfte, was das verdiente Resultat einer hervorragenden Leistung.

War Biondetti in seinem Coupé vor den Unbilden der Witterung wenigstens einigermaßen geschützt, so verlor der zweite Platz Nuvolaris womöglich noch grössere Bewunderung; denn «Tazio» war nicht nur Hagel und Sturmregen in seinem offenen Cisitalia völlig preisgegeben, sondern er ist noch immer leidend und — nähert sich bald den Sechzigern. Nuvolari hat den überschäumenden Beifall der Menge und die herzliche Anerkennung seiner Freunde für eine wirkliche Meisterleistung mehr als verdient.

Auf fast überall guten Strassen durchgeführt, von einer straffen, erfahrenen Organisation geleitet, hatte das Rennen nichtsdestoweniger unter den Unbilden der Witterung zu leiden; einige Fahrer waren infolge von Gewittern gezwungen, ihre Fahrt für kurze Zeit auf den Autostrassen zu unterbrechen, um den Gewitterstürmen und Hagelschauern zu entgehen. Deshalb auch die nicht sehr hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten.

Neben den obenerwähnten Stars nahmen auch Dutzende von italienischen Enthusiasten teil, deren Wagen, vor allem eine Reihe von Fiat «500» und andere Wagen, wegen ihrer liebevollen Präparierung auffielen. Unfälle schwerer Art wurden keine gemeldet, dagegen sind einige Wagen in etwas hergenommenen Zustand am Ziel angekommen, andere überhaupt nie.

**Der Film des Rennens**

Dass das Tausendmeilenrennen nicht nur eine Angelegenheit von Fahrern und Organisatoren, sondern ebenso sehr eine solche des italienischen Volkes schlechthin ist, davon zeugt das rege Leben, das schon am spätern Samstagnachmittag beim Start und Ziel am Viale Rebuffone pulsiert. Zu beiden Seiten der Geraden bildet ein viele Reihen tief anstehendes, froh gelauntes Publikum Spalier; der Lautsprecher sorgt unablässig für leichte Unterhaltung, und von der siebenten Abendstunde weg treffen die zuerst startenden Konkurrenten der kleinen Klassen am Ablauf ein. Das die Luft erfüllende Brummen der Motoren bringt die Stimmung allmählich auf Siedetemperatur. Dann erscheint Rennreiter Renzo Castagneto auf dem Plan, eine beinahe schon legendäre Gestalt der Mille Miglia, war er es doch, der vor genau 20 Jahren dieses grandiose Rennen über die offenen Strassen Italiens zusammen mit dem im Krieg tödlich verunglückten Graf Franco Mazzotti, dem selbst wieder in die Arena steigenden Aymo Maggi und dem unermüdeten Propagandisten Giovanni Canestrini aus der Taufe gehoben hat. Der «Popolo» überschüttet den Generalstabschef der Mille Miglia mit einer herzlichen Ovation. Auf der improvisierten Tribüne erkennt man neben den Spitzen der italienischen Automobilsportbehörden den Industrie- und Handelsminister Togni, durch den die Römer Regierung ihr eminentes Interesse am bevorstehenden Grosskampf bekunden lässt.

Die bereinigte Startliste weist 150 Equipen auf, die sich auf die einzelnen Kategorien und Klassen wie folgt verteilen (in der Startreihenfolge):

Sportwagen	
Versuchsklasse 750 ccm	1
Klasse 750 ccm	26
Klasse 1100 ccm	61
Klasse 2000 ccm	26
Klasse 3000 ccm	6
<b>Total</b>	<b>120</b>
Tourenwagen	
Klasse 750 ccm	8
Klasse 1100 ccm	13
Klasse 1500 ccm	9
<b>Total</b>	<b>30</b>
<b>Total</b>	<b>150</b>

Damit haben von den 245 gemeldeten Konkurrenten 95 ihre Nennung zurückgezogen, was indes nichts daran ändert, dass die Beteiligung alle früheren Rekorde in den Schatten stellt.

Um 20.11 Uhr italienischer Sommerzeit (19.11 Uhr Schweizer Zeit) senkt Castagneto die Fahne, Fanfarenstöße ertönen, der erste Wagen — ein Topolino — geht auf die genau 1823 km lange, beschwerliche Reise und entschwindet den Blicken der begeisterten Menge in eine prachtvoll milde Nacht hinein. Mit Abständen, die je nach Klassenzugehörigkeit 1—2 Minuten betragen, rauschen im Laufe der nächsten sieben Stunden auch die übrigen Fahrzeuge davon, wobei wir uns persönlich davon überzeugen können, dass noch viele Kilometer weit ausserhalb von Brescia viel jugendliches Volk der Vorbeifahrt beiwohnt.

Die im Quartier der Rennleitung am frühen Sonntagmorgen einlaufenden Berichte lassen erkennen, dass gleich

**vom Start weg ausserordentlich scharfe Tempi**

vorgelegt wurden, wie folgendes Gesamtklassement am ersten Kontrollposten in

**Padua (156,5 km)**

dart:

1. Gilera/Minozzi (Fiat 1100 Sport) 1:10:00 = 134,142 km/h
2. Bassi/Morandi (Fiat 1100 Sport) 1:11:00
3. Lanza/Pelassa (Alfa Romeo 2,9 Liter Sport) 1:13:00

Rol/Righetti auf Simca 1100, Brivio/Maggi auf Fiat 1100 sowie Nuvolari/Carena und Taruffi/Buzzi werden mit der gleichen Zeit notiert, während Cortese, der den neuen Ferrari-Wagen steuert, 1:15:00 benötigt. Bei den Sportwagen der Klasse 750 ccm figurieren Fiorio/Availle P (Fiat) an erster Stelle, in der Klasse 1100 ccm führen — siehe oben — Gilera/Minozzi; Cortese/Marchetti sind Spitzenreiter der Klasse 2000 ccm und Lanza/Mussetta der Klasse 3000 ccm.

Bereits vor der nächsten Durchfahrtskontrolle in Pesaro an der Adria ergeben sich sowohl in der absoluten Klassierung als auch bei den einzelnen Wertungsgruppen weitgehende Verschiebungen. Zudem werden die ersten Ausfälle gemeldet. In Ravenna hat sich der als letzter in Brescia gestartete Besana mit seinem Alfa Romeo überschlagen, wobei der Wagen sehr stark beschädigt wurde, die Fahrer glücklicherweise aber mit dem Schrecken davonkamen. Einer der von Cisitalia gemeldeten und von Taruffi/Buzzi gesteuerten neuen Cisitalia-

Sportwagen, die ihre Feuerprobe bestreiten, liegt in Cattolica, unweit von Pesaro, mit Kolbenbruch ausser Gefecht und Villorosi auf Maserati wird in Rovigo durch einen Defekt in der Benzinzufuhr aus dem Rennen geworfen. Auch Sartini/Lunghi auf Balilla-Tourenwagen und Spoletini sowie Girard auf Balilla-Sport sind schon bald nach Beginn des Rennens ausgeschieden. Hier das Generalklassement in

**Pesaro (412,5 km)**

1. Bassi/Morandi (Fiat 1100 Sport) 3:30:00 = 117,857 km/h
2. Lanza/Pelassa (Alfa Romeo 2,9 Liter) 3:40:00
3. Biondetti/Romano (Alfa Romeo 2,9 Liter) 3:40:00

Abgesehen davon, dass Bassi/Morandi auf dem neuen Fiat vorübergehend die Führung übernommen haben und Gilera/Minozzi auf den zehnten Platz zurückgefallen sind, schloss Biondetti, der sich erst am Samstag für die Teilnahme am Rennen mit Romanos 2,9-Liter-Alfa-Romeo entschieden hat, da seine Eigenkonstruktion nicht rechtzeitig rennreif geworden ist, zur Spitzengruppe auf. Die Fiat-1100-Sportwagen von Balestrero/Bracco, Bertani/Barbieri und Auricchio/Bozzini, der die Farben Stanguellinis verteidigt, nehmen die nächsten Ränge ein. Nach einem Cisitalia sowie nach dem Ferrari Cortese hält man unter den 15 Bestklassierten vergeblich Ausschau. Dagegen haben sich bei den 2-Liter-Sportwagen Leone/Cecchinato auf Lancia-Aprilia und Capelletti/Serafini auf BMW stark nach vorn gearbeitet. Bianco/Ruffo auf Topolino marschieren bei den kleinen Sportwagen, Bassi/Furielli auf Lancia Aprilia bei den Tourenwagen in Front.

Bedeutende Ueberraschungen setzt es auf dem Teilstück ab, das von Pesaro über den Passo del Furlo und den Passo della Scheggia nach Foligno und weiter nach der Ewigen Stadt, dem südlichsten Punkt des Rennens, führt. Nach vor dem Aufstieg zum römischen Appennin, in Fano, muss Cortese mit durchgebrannter Zylinderkopfdichtung die Waffen strecken; der einzige Ferrari-Wagen, dessen Leistung man mit Spannung entgegenschaut, ist damit ausgeschieden. Kurz vor Foligno, in Gualdo Tadino, wird ferner infolge einer tête-à-queue auch der Cisitalia von Dusio schachtmatt gesetzt. Hier geschieht es auch, dass zwischen Biondetti/Romano auf Alfa Romeo und Nuvolari/Carena auf Cisitalia

**ein ungewöhnlich harter Kampf um die Führung**

im Generalklassement entbrennt. Auf diesen kurvenreichen Pabstrassen befindet sich der 58jährige Mantuaner in seinem Element wie einst im Mai, und hoch schlagen die Wogen der Begeisterung, wie er aus Rom mit einem namhaften Zeitvorsprung auf Biondetti signalisiert wird. Dieser Umstand wiegt um so schwerer, als nächtlicherweile ein Witterungswechsel eingetreten ist und ein scharfer Sturmwind, verbunden mit wolkenbruchartigen Regenfällen, über die Gegend hinwegfegt.

**Gesamtklassement in Rom (714,5 km)**

1. Nuvolari/Carena (Cisitalia 1100)
2. Biondetti/Romano (Alfa Romeo 2900)

Auf der Mittelmeer-Etappe sausen Bassi und Morandi auf dem Balilla-Sportwagen in Civitavecchia an eine Mauer, ohne selbst Schaden zu

Das Verhältnis der Gestarteten zu den Angekommenen.			
	Gestartet	am Ziel	Ausfälle
Sportwagen			
750 ccm	27	7	74 %
1100 ccm	61	20	67 %
2000 ccm	26	6	77 %
3000 ccm	6	2	66 %
Tourenwagen			
750 ccm	8	6	25 %
1100 ccm	13	9	31 %
1500 ccm	9	6	33 %
	150	56	63 %

nehmen, doch kann in Anbetracht des stark beschädigten Fahrzeugs von einer Fortsetzung des Rennens keine Rede sein. In Livorno mühen sich Brivio und der Mille-Miglia-Muskettier Maggi mit einem Stossdämpferbruch an ihrem Fiat ab, dessen Reparatur über eine Stunde dauert. Die Mannschaft gibt den Kampf, angesichts des nicht wieder einbringlichen Zeitverlusts, formell zwar auf, fährt aber dennoch weiter. Von der Front ist etwas grundsätzlich Neues nicht zu melden. Bei den Tourenwagen liegen die mit einer Minute Zeitdifferenz in Brescia weggegangenen Tullini/Rossi und Reynaldi/Moroni, beide auf Lancia Aprilia, dicht hintereinander, woran sich, wie wir sehen werden, bis ins Ziel nichts ändert.

Bei Ripafra — an der Einfahrt zur Autobahn — verlieren Romano/Biondetti durch eine Reparatur des Carters wertige Minuten. Das Generalklassement in

**Florenz (1154 km)**

lautet:

1. Nuvolari/Carena (Cisitalia 1100) 10:13:13 = 112,912 km/h
2. Biondetti/Romano (Alfa Romeo 2900) 10:15:20
3. Minetti/Faccetti (Cisitalia) 10:27:10
4. Bernabei/Ercole (Cisitalia) 10:35:15
5. Gilera/Minozzi (Fiat 1100) 10:58:00

Der Vorsprung Nuvolaris auf Biondetti/Romano ist demnach auf gut zwei Minuten zusammengeschrumpft, während der dritte und vierte Rang — mit Abstand freilich — von Minetti und Bernabei sicher verteidigt wird. Jedermann ist riesig gespannt über den weiteren Verlauf des Duells zwischen Nuvolari und Biondetti, wobei zu vermerken wäre, dass Tazio in Florenz das Lenkrad Carena überlässt, während sich Biondetti gezwungen sieht, den Passo della Futa wegen Getriebedefekts abschliesslich im dritten Gang zurückzuliegen. Dass dadurch etliche Minuten draufgehen, versteht sich von selbst.

Im übrigen ist von der Rennleitung zu vernehmen, dass im Raume Rom—Bologna nicht weniger als ein halbes Hundert Fahrzeuge wegen Bremsdefekten stark ins Hintertreffen geraten sind. Auch Vergaserschwierigkeiten sind an der Tagesordnung. In Asti weist der toll fahrende Nuvolari noch immer einen kleinen Vorsprung auf. Doch auf der Autostrada Turin—Mailand—Brescia wirkt sich die Kraftreserve des Alfa von Biondetti/Romano, wie zu erwarten stand, sofort aus, denn obwohl sich die Bahn teilweise in sehr schlechtem Zustand präsentiert und der zahlreichen behelfsmässigen Holzbrücken wegen vorsichtig befahren werden muss, macht Biondetti, der von Rimini bis Brescia, d.h. über 1450 km ununterbrochen am Lenkrad sitzt, nicht nur seinen Rückstand wett, sondern legt sich einen Zeitvorrat an, der bis Brescia immerhin auf 16 Minuten anwächst. Auf das milde Wetter beim Start und die stürmische Nacht auf den Sonntag, der eine längere Aufhellung folgte, werden die zuerst über die Autostrada flitzenden Konkurrenten von einem

**überaus heftigen Hagelwetter**

überrascht, das zahlreiche unter ihnen zu einem Halt von mehr als zehn Minuten zwingt und die Stundenmittel empfindlich senkt. Es ist fast Uebermenschliches, was die Fahrer hier zu vollbringen haben.

Auch in Brescia lässt der Himmel für die Zeit der Ankunft der ersten Fahrer nichts Gutes erwarten. Reynaldi/Moroni und Tullini/Rossi auf Lancia Aprilia zwar, die um ca. 15.15 Uhr als erste unter dem Beifall der Zuschauer das Zielband queren, bleiben vom feuchten Segen noch verschont. Doch bald nachher beginnen im Westen die Blitze niederzuzucken, eine fahlgelbe Wolkenwand schiebt sich heran, und ehe mähnlich seine Anstalten zum fluchtartigen Verlassen der Zielgeradenumzäunung trifft, prasselt ein Gewitterregen herab, der schliesslich in minutenlangen Hagelschlag übergeht. Was aber die begeisterungsfähigen Südländer nicht hindert, jedem Neankömmling aus der Ferne Beifall zuzujubeln. Nach sechs Uhr abends kündigt das Radio das Eintreffen Nuvolaris an, dem ein gewaltiger Ovationsturm entgegenbrandet. Erschöpft, niedergeschlagen vor allem durch die Benzinvergiftung, die sich ab Livorno neuerdings bemerkbar machte, entsteigt der Mantuaner seinem Vehikel, mit dem er eine Leistung vollbracht hat, vor welcher man — wie vor dem Manne selbst — nur den Hut ziehen kann. Dreiviertel Stunden später naht der Sieger Biondetti mit seinem Beifahrer Romano, der in diesem mit ungleichen Kräften (Alfa-Romeo-2900-ccm gegen Cisitalia-1100-ccm) geführten Zweikampf naturgemäss obenausschwingen musste und so seinem aus dem Jahre 1938 datierenden ersten Mille-Miglia-Erfolg einen glanzvollen verdienten zweiten anfügen kann.

**Generalklassement:**

1. Biondetti/Romano (Alfa Romeo 2900), Erster der Sportwagen bis 3000 cm, 1823 km in 16:16:39 = 112,238 km/h
2. Nuvolari/Carena (Cisitalia 1100), Erster der Sportwagen bis 1100 ccm, 16:32:35 = 110,444 km/h
3. Bernabei/Pacini (Cisitalia 1100) 16:38:17 = 109,808 km/h
4. Minetti/Faccetti (Cisitalia 1100) 17:00:06 = 107,4 km/h
5. Cappelli/Gerli (Fiat 1100 M.M.) 17:18 = 105,648 km/h
6. della Chiesa/Brandolini (Fiat 1100 M.M.) 17:26:40 = 104,792 km/h
7. Ermini/Quentin (Fiat 1100 M.M.) 17:27:37 = 104,637 km/h
8. Comirato und Frau (Fiat 1100 M.M.) 17:27:45 = 104,624 km/h
9. Balestrero/Bracco (Fiat 1100 M.M.) 17:31:44 = 104,227 km/h
10. Gurgu Salice/Cornaccia (Alfa Romeo 2900) 17:51:55 = 102,265 km/h
11. Meschi/Bianchi (Lancia Aprilia Sport) 18:26:28 = 99,072 km/h
12. Reynaldi/Moroni (Lancia Aprilia Lim.) 18:41:22 = 97,755 km/h, Erster der Kategorie Tourenwagen
13. Tullini/Rossi (Lancia Aprilia) 18:42:16 = 97,677 km/h
14. Brivio/Maggi (Fiat 1100 Sport) 18:44:04 = 97,520 km/h
15. Sassone/Vetere (Fiat 1100) 19:16:45 = 92,369 km/h



Firestone Pratteln