

QUESTO HA DETTO LA MILLE MIGLIA

SI PUO' FARE L'ITALIA alla meciad oltre 100 all'ora

Biondetti supera Nuvolari nel finale sotto l'uragano Affermazione della Cisitalia e compattezza delle altre 1100

(Servizio speciale «Stampa Sera»)
Brescia, lunedì sera.

Nel risultato tecnico e sportivo, altre edizioni della prima serie della Mille Miglia sono rimaste imbattute: ma l'odierna edizione della rinascita aveva soprattutto un altro significato, che vorremmo dire polemico. A due anni dal tragico epilogo della tremenda sventura bellica, perdurante il vincolo sulla circolazione privata, assillata l'industria automobilistica dalle difficoltà della produzione, in raffronto ai bisogni del mercato, e quindi sorda alle sirene sportive, preziosa tuttavia intona il carburante e la gomma; sconvolte le strade dal traffico bellico, dalla lunga incuria e dal gelo invernale non ancora assediato il paese dalla fallacia delle incognite politiche, sociali ed economiche — in queste condizioni, il risultare quella che anche in circostanze normali era stata definita l'impre-

sa più meritoria dell'automobilismo di tutti i tempi, inaccessibile agli organizzatori delle nazioni più progredite, è, più che un solenne gesto di fede, d'audacia e di propaganda, un autentico miracolo. I primi e più veri vincitori della XIV Mille Miglia sono dunque gli organizzatori bresciani.

Una nazione dove questo miracolo è possibile ha il diritto di non disperare, anche se l'automobilismo seguito ad essere trattato con la misericordia.

Nei risultati concreti, è naturale che i precedenti primati assoluti non potessero venire intoccati, anche per la mancata partecipazione ufficiale dell'Alfa e della Maserati. Si attendeva una grossa battaglia delle «1100» contro le categorie maggiori, come motivo dominante della gara; e l'aspetto d'uso a cronometro non è mancato, incerto sino alla fine. E solo il tratto finale sull'autostrada, favorevole ai motori più potenti, dava un netto vantaggio della classifica assoluta all'Alfa 5000 di Romano-Biondetti, la stessa che con Biondetti-Stefani stabiliva nel 1938 il record assoluto della Mille Miglia a 136,4 di media.

Superbo secondo assoluto, dopo aver dominato per tre quarti del percorso la classifica generale, l'intramontabile e sempre sorprendente Nuvolari, sulla veloce guidatrice Cisitalia; due festose trionfalmente accoppiati. Partito in condizioni fisiche meno che mediorci, tra le ovazioni quasi travolgenti del pubblico bresciano, incredulo tuttavia sulla sua tenacia allo sforzo formidabile, Nuvolari è rientrato a Brescia quasi fresco, scrivendo per l'ottava volta il suo nome nel libro d'oro della più difficile ed estenuante corsa del mondo. Completando il trionfo della giovane e ben salda marca di Piero Dusio il terzo e quarto posti in classifica assoluta, rispettivamente conquistati da Harbabe-Paccini e Masetti-Facchetti. Le previsioni non erano così ottimistiche, nel confronto con la nuova edizione della Fiat 1100 Sport Mille Miglia — vettura meno veloce ma più consistente e robusta — la Cisitalia appariva destinata piuttosto a sbalordire sui tratti parziali, che a resistere compatta in testa, con un gruppo di tre vetture, sull'intero percorso. Invece la velocità assoluta ha dominato nettamente — benché anche la media di Capelli-Gerli, quinti assoluti a 108,6 all'ora sulla Fiat M.M., silenziosamente e lungamente, come silenziosi quasi i quasi 100 di Della-Ciassa-Brandoli, secondi della quadrone delle cinque Fiat giun-



Nuvolari e Carena al controllo-rifornimento di Torino. (Foto Molino)



Il vincitore Biondetti durante il controllo-rifornimento di Torino. (Foto Molino)

te nello spazio di un quarto d'ora, autentico primato di regolarità. Vii applausi salutarono l'arrivo di Cominato, un anziano della Mille Miglia, che ha viaggiato con la costanza.

Nella categoria turismo, superiore ad ogni attesa la prova di Reynaldi-Moroni e di Marchi-Bianchi, entrambi su Aprilia.

Nessun incidente di rilievo è stato segnalato pubblico fite e quasi dovunque disciplinato, buona organizzazione, tempo favorevole tranne il violento acquazzone finale che sorprese il gruppo di testa sull'autostrada, e che attardò specialmente le macchine sportive. Ivi compresa quella di Nuvolari il quale peraltro, fu il solo che sfiorò — con lo scario di un chilometro — il precedente record di classe.

ALDO FARINELLI

CLASSIFICA GENERALE

1. Biondetti-Romani (Alfa Romeo 5000) in 16,16'29" media 132,338; 2. Nuvolari-Carena (9 cat. 1100 sport) (Cisitalia) 132,332; media 130,444; 3. Bernabè-Facchini (Cisitalia) 128,317; media 109,808; 4. Masetti-Facchetti (Alitalia)

5. Capelli-Gerli (Fiat 1900) 117,17'38"; media 106,864; 6. Della Chiesa-Brandoli (Fiat 1100) 117,30'4"; 7. Ermani-Querini (Id.) 117,37'10"; 8. Cominato-Cominato (Id.) 117,37'52"; 9. Bassini-Bracco (Id.) 117,38'54"; 10. Gugo Salice-Cortaggiua (Alfa) 117,51'55"; 11. Meschi-Bianchi (Aprilia) 118,30'28"; 12. Regnaldi-Moroni (9 cat. categoria turismo) (Aprilia) 124,17'27"; 13. Tallini-Rossi (Aprilia) 124,19'16"; 14. Brivio-Maggioli (Fiat 1100) 124,44'4"; 15. Sassone-Vetere (Fiat 1100) 124,46'45"; 16. Benedetti-Benedetti (Fiat 1100) 124,47'27"; 17. Apezzi-Somes (Fiat 1100) 125,12'12"; 18. Doctor-Balotrecchi (Fiat 1100) 125,17'13"; 19. Fontana-Beitrami (Fiat 1100) 125,19'30"; 20. Avallè-Prina (Fiat 750) (primi della categoria) 125,19'29"; alla media oraria di Km. 62,961.

Classifica speciale per i g.e.m. F. di M. per il miglior tempo sul tratto autostradale Torino-Brescia cronometro: 1. Bernabè-Facchini (Cisitalia) che compie i 218 Km. in 1,25'13" 2/10, alla media oraria di Km. 153,813; 2. Cominato-Cominato (Fiat 1100) 1,26'50" 2/10; 3. Bassini-Bracco (Fiat 1900) 1,27'15" 1/10; 4. Biondetti-Romani (Alfa Romeo 5000) 1,27'15" 2/10.