



**D**iscutere o criticare la «1000 Miglia»? Come è possibile? Quando una gara, giunta alla sua 18ª edizione, festeggia le sue nozze d'argento collo sport, riuscendo a schierare alla partenza ben 319 equipaggi di cui oltre 300 senza il minimo ingeggero o facilitazione, proprio in tempi in cui anche con ingaggi astronomici non si riesce a portare più di 3 corridori italiani ad un Gran Premio in Italia, significa che essa ha in sé tali e tanti elementi di vitalità, che è vano fare delle riserve e che si deve prendere la corsa così come è, con tutti i suoi inestimabili pregi, e coi suoi pochi difetti.

La «1000 Miglia» ha un tale peso nell'automobilismo italiano, da fare veramente pensare che esso, almeno per tutto quanto riguarda le vetture sport, turismo e loro derivate, esista totalmente in funzione di questa gara unica nel suo genere, copiata sempre, raggiunta mai nella sua espressione di più romantica, più appassionante, più famosa competizione automobilistica di fondo. Ed è proprio per la sua funzione di termine di paragone e di guida dell'agonismo sport-turismo dilettantistico, che vogliamo analizzarne a fondo i risultati e trarre le conseguenze che ne derivano a tutti gli effetti.

Ogni corsa, e particolarmente la «1000 Miglia», ha un aspetto caratteristico anzi una serie di aspetti che ne esprimono l'essenza. Possiamo dire della «1000 Miglia» del 1951 che essa è stata *regolarissima nelle sue irregolarità*

di risultati! Ci si perdoni questo giuoco di parole che andiamo a spiegare.

«La «1000 Miglia» è una corsa su strade aperte. Questa è la sua definizione e la sua sostanza. In altre parole gli organizzatori propongono ai concorrenti un solo problema terribilmente arduo nella sua limpida semplicità: un percorso lungo, vario, probante; la soluzione sta nel percorrerlo nel minor tempo possibile. Ogni divisione reale od artificiale di classi, categorie ecc. scompare di fronte al quesito. Un percorso stradale deve essere compiuto in qualsiasi condizione di tempo, anche se inverosimilmente la neve fosse caduta, anche se nebbie inimmaginabili avessero ovattato le strade, anche se, come invece è effettivamente stato, una pioggia insistente ha lucidato l'asfalto per oltre il 70% del percorso, presentando ai corridori in partenza da Brescia nell'umida notte del 28-29 aprile, un nero nastro viscido e scivoloso, una incognita veramente esasperante.

La «1000 Miglia» è stata così perfettamente coerente con sé stessa ed ha offerto ai suoi arditi concorrenti un percorso stradale come effettivamente lo si trova spesso in condizioni di turismo normale e quindi è risultata regolarissima sotto ogni punto di vista. La «1000 Miglia» infatti non è una corsa che, come Indianapolis o Silverstone, possa essere sospesa per le condizioni meteorologiche.

La sua irregolarità, questa sua caratteristica che è ap-



# MILLE MIGLIA 1951

Nella sua tradizionale coreografia si è rinnovata ancora una volta la scena degli arrivi sul viale Rebuffone, celebre oramai negli annali dello sport automobilistico. Assistiamo qui alla trionfale conclusione della corsa di Gigi Villoresi che con la «Ferrari» ha iscritto sul suo «palmares» anche il fatidico nome della grandiosa manifestazione bresciana.

punto meravigliosa per la sua incertezza, è stata quella di non concedere alle macchine più potenti e qualificate, di poter mostrare in pieno le loro possibilità e di « distendersi » (come si dice in gergo ippico), a tutto vantaggio delle macchine meno veloci ma più adatte al completo sfruttamento in condizioni avverse come quelle verificatesi quest'anno.

Ci si dirà: chi vince ha sempre ragione, chi arriva davanti è il migliore in via relativa ed assoluta, chi resta indietro ha sempre torto. E' questa la dura e realistica logica della competizione che davvero non perdona mai. D'altronde non sarebbe giusto il non cercare attenuanti, anzi più che attenuanti, spiegazioni di un risultato che per il 90% ha sovvertito ogni previsione ragionevole e che per poco non è apparso del tutto una illogicità.

Ma andiamo con ordine!

## L'organizzazione

Renzo Castagneto è un regista consumato e la « 1000 Miglia » non ha più segreti per lui. Quest'anno, nonostante l'avversità del tempo, tutto è andato bene, diremo anzi, meglio dello scorso anno. Il percorso è stato più sgombro e meno pericolosamente affollato. Anche gli incidenti, soprattutto quelli più gravi nonostante la pericolosità delle strade e l'impeto incontrollabile dei concorrenti, sono sta-

ti in numero minore dello scorso anno. E quelli che ci sono stati, sono imputabili all'affollamento sconsiderato in punti dove la gente non dovrebbe sostare, ossia dove la traiettoria di una macchina uscente di strada può verosimilmente passare, come nel caso Ascari, oppure dove viene diminuita la visibilità di una curva, come nel caso Serafini.

Segnalazioni ed informazioni ottime fino al passaggio di Roma e poi, come abitualmente avviene, assai minori e frammentarie. Finalmente all'epilogo uno squagliamento di cronometristi, un intrecciarsi di classifiche una lotta fra cronisti disputantisi le troppo poche linee telefoniche destinate a portare per il mondo i risultati di una gara smisurata per la pur grande Brescia.

Non crediamo che si possa fare meglio di quanto Castagneto ed i suoi uomini hanno fatto sul percorso mirabilmente coadiuvati dagli enti ed Automobili Clubs locali che hanno dato un notevole contributo di passione e di efficacia all'organizzazione stessa.

## I risultati

Commenteremo il discusso Regolamento alla luce di quanto ci avranno detto i risultati che nella loro cruda essenza valgono più di ogni altra cosa ad illuminarci.

Fra le « utilitarie » di 750 cc., era ovvio che le « topoli-

no», anche se truccatissime, alla distanza non potessero concedere impunemente un buon 220 cc. di cilindrata alle vetture avversarie che si sono logicamente imposte. Ecco una affermazione francese che speriamo dia buoni frutti agli effetti di una maggiore partecipazione delle ottime vetture leggere di Francia alle nostre manifestazioni.

Nulla da dire fra le «1100 cc. utilitarie», dove le vetuste (di progettazione) e gloriose *Fiat* 1100 hanno fatto ottime cose. Nessun termine di confronto è possibile con ipotetici risultati degli anni passati, dato che le vetture anche utilitarie del 1951 potevano, a termini di regolamento, essere truccate largamente. Comunque una bella prova di tenuta.

Fra le 1500 cc., sempre utilitarie, una ennesima formidabile affermazione delle indimenticabili e tuttora vegete *Lancia-Aprilia* che hanno dato una prova davvero eccezionale delle loro intatte possibilità. La performance di Anselmi è solamente offuscata dalla straordinaria corsa delle più recenti e più poderose *Lancia Aurelia* destinate a rinverdire (e come!) gli allori che per tanti anni le più piccole «*Aprilia*» hanno saputo conquistare. Confermando il risultato dei vincitori, anche la seconda «*Aprilia*» quella di Croce finita vicino, era anche essa preparata dai ben noti maghi genovesi.

Inutilmente umiliate da una regolamentazione sfavorevole le *Fiat* 1400 cc. che nella loro presentazione di serie, erano e sono del tutto inadatte, e volutamente così, all'impiego in corsa. Cosa del resto logicissima contro la quale gli organizzatori vogliono invano rompersi la testa!

Fra le 750 cc. «*Veloci*» (strana dizione regolamentare!) le *Zagato* avevano campo libero e si sono imposte brillantemente. Fra le 1100 cc. di questa Categoria, ripetizione e conferma del risultato della «*Coppa Intereuropa*».

Finalmente nella classe fino a 2000 cc. la smagliante,

spettacolare prova delle *Lancia-Aurelia* «*Gran Turismo*» speciali, normali ed anche di quelle normali a 5-6 posti.

Certamente nella classifica assoluta, l'entusiasmante secondo posto assoluto di Bracco ed i piazzamenti di ben 3 *Lancia-Aurelia* nei primi 10 posti assoluti, è un risultato che è stato favorito in parte dalle condizioni atmosferiche che hanno livellato le possibilità delle macchine. Ma su questo argomento abbiamo già scritto: le condizioni erano cattive se pure normali e le *Lancia* hanno dato una prova formidabile di tenuta, di solidità, di velocità silenziosa, di confort ecc.

Se anche per le «*Mille Miglia*» si dovesse coniare uno «*slogan*» caratteristico, per l'edizione 1951 si dovrebbe senz'altro dire che è stata la «*Mille Miglia*» della *Lancia-Aurelia*!

Abbiamo sentito voci più che attendibili secondo le quali la partecipazione ufficiosa della *Lancia* alla «*Mille Miglia*» sarebbe il preludio di un più intenso e diretto interessamento della grande Casa torinese per l'agonismo.

Non dobbiamo dimenticare che Vincenzo Lancia è stato ai suoi tempi uno dei più grandi assi dell'automobilismo mondiale. Il suo spirito, la sua passione, rivivono nel figlio ing. Gianni Lancia che ritiene a ragione che la corsa sia il migliore collaudo, la migliore piattaforma di lancio di un modello.

La presenza in Casa *Lancia* del tutt'altro che dimenticato e famosissimo Vittorio Jano, fa pensare che ogni più rosea previsione di vedere in un futuro non lontano la *Lancia* direttamente impegnata nelle corse, sia più che fondata.

La squadra *Lancia*, direttamente preparata da Jano con l'accurata esperienza che gli conosciamo e che non poteva



La pioggia spesso violenta, ha accompagnato i concorrenti lungo buona parte del percorso. Piove anche al controllo di Roma mentre vi transita Gigi Villorosi che reca sulla vettura i segni della avventura di Ferrara. Villorosi e la Ferrari sono ora al comando assoluto della prova e vi resteranno sino a Brescia

Lo sfortunato Alberto Ascari ha atteso sul traguardo l'amico Villoresi rallegrandosi per la sua bella vittoria. Le lunghe ore di tensione nervosa hanno tirato i lineamenti del volto di Gigi, impeccabile nell'abito anche se si tratta solo di un «monopetto». Ascari accompagna il valoroso amico dalla signora Villoresi che attende trepidante il figliolo.

appassionatamente diretta da Franco Bocca, era formata da Bracco, «Ippocampo» (alias Castiglioni), Valenzano e Grolla.

Nella sparuta classe «senza limitazione» sempre della categoria «Vetture veloci», si è affermata la *Aston Martin* che ha dato una bellissima prova delle sue ottime qualità.

In questa classe, gli italiani si sono lasciati sorprendere e non hanno opposto una difesa degna dei mezzi a loro disposizione. anche qui hanno largamente giocato le condizioni atmosferiche.

Fra le 750 cc. Sport, la selezione è stata come sempre assai dura e buona è da considerarsi l'affermazione delle *Fiat-Giannini* ed anche quella della *Marino* preparata dagli appassionati Brandoli e Mazzonis: si trattava di una elegante berlinetta su telaio tubolare con motore *Fiat* 1100 cc. ridotto a 750 cc. col cambio della corsa.

Nella affollata e combattutissima Classe 1100 Sport, abbiamo avuto un'altra delle pagine più luminose della 18ma «Mille Miglia»; la travolgente affermazione della *Osca*.

Scomparsa in un pauroso incidente di strada la *Stanguellini* 1100 cc. che l'irruento Sighinolfi aveva portato ad insostenibile velocità al terzo posto assoluto minacciando lo stesso Villoresi, la *Osca* di Bordoni si è installata al comando in 3. posizione assoluta nonostante noie alla pompa dell'alimentazione. Attardato Bordoni, ecco farsi luce il quadrato Fagioli che è riuscito a riconfermare la vittoria dello scorso anno. Comunque 3 *Osca* ai primi 3 posti di una classe combattutissima in cui *Stanguellini*, *Ermini* e *Fiat* non stavano certamente a guardare.

Sembra che il 1951 sia un anno particolarmente fortunato per i bravi fratelli Maserati che meritano davvero queste soddisfazioni.

Nella Classe 2000 cc. Sport, l'uomo da battere per le *Ferrari* era Cortese con la *Frazer-Nash* vincitrice in Sicilia, con la *Maserati* in veste di terzo incomodo. La *Frazer-Nash* non ha potuto dare la intera misura delle sue possibilità per noie di candele ed è finita seconda di classe, e prima delle vetture straniere, mentre la *Ferrari* di P. Marzotto si è presa la rivincita del Giro di Sicilia. Interessante la volata iniziale della *Maserati* di Schwelm interrotta da un guasto al ponte. Comunque, la partita in questa classe resta aperta sebbene numericamente disparata.

Dalla massima classe della Categoria Sport è scaturito come era logico, il vincitore assoluto. Fra queste vetture,



molte erano le titolate per la vittoria e davvero una nemesis maligna si è accanita contro di esse. Le *Ferrari* che, schierate in poderoso lotto nelle varie cilindrate di 2560 cc. e 4100 cc., formavano un gruppo formidabile, sono state eliminate nella maggioranza da incidenti indipendenti dalle vetture e non tutti imputabili al tempo. I tre «cannoni» di *Ferrari*, Ascari e Serafini e Villoresi, sono tutti usciti di strada. Ascari e Serafini colle gravi conseguenze che conosciamo, Villoresi, passando per miracolo là dove un concorrente che lo precedeva aveva pensato a rimuovere a sue spese un paio di paracarri che avrebbero troncato drasticamente la corsa del milanese! Villoresi è giunto al traguardo dopo una corsa penosa fatta senza poter usare altra marcia se non la 4.a per gran parte del percorso e la sua classe oltre che le formidabili possibilità della sua vettura gli hanno permesso di salvare l'onore di Maranello che riposava completamente su di lui.

Vittorio Marzotto uno degli aspiranti alla vittoria, si fermava colla macchina in piena efficienza, il fratello Gianino che era brillantemente primo assoluto con una vettura particolarmente adatta a vincere la corsa di quest'anno, si ritirava anch'egli, colla vettura in perfette condizioni,

credendo ad una rottura di un cuscinetto del ponte che invece non era per nulla in avaria. Così due dei miracolosi Marzotto erano fuori corsa e così si può affermare che ben 4 Ferrari candidate al successo siano state messe fuori causa non per guasti meccanici.

Abbiamo già detto che i « numeri » della 1000 miglia 1951 erano 1.) la clamorosa affermazione delle *Lancia Aurelia*, 2.) la chiara vittoria delle OSCA: possiamo ora aggiungere che il 3.) numero è stata la « guigne » che ha assillato le Ferrari.

Comunque la vittoria di Gigi Villoresi ha mantenuto un equilibrio tecnico e sportivo che minacciava di crollare ed ha dato ad Enzo Ferrari la meritata soddisfazione.

Le *Jaguar* di Johnson e Moss, che potevano considerarsi ufficiali, sono uscite di strada a pochi chilometri dal « Via » e non si può quindi giudicarle. Così pure la *Allard* anch'essa vittima di una delle numerose uscite estemporanee.

Bonetto ha portato alla fine in buone condizioni la grossa *Alfa Romeo* 12 cil. che era probabilmente una delle più potenti vetture in gara ma non certo la più adatta alla corsa di quest'anno. L'*Alfa Romeo* sperimentale di Rol ha fatto una corsa oscura, quella di Bornigia è uscita malamente di strada quando stava per piazzarsi bene.

Enzo Ferrari ci ha detto che se gli organizzatori volessero un giorno smettere di cambiare percorso ogni anno e fissarsi su di uno solo, egli saprebbe bene come costruire la vettura rispondente in pieno ai quesiti posti dal tracciato. E' vero per altro che la funzione di una corsa su strada aperta è quella di premiare la vettura che meglio si sa adattare alle varie condizioni così come le trova.

## Il Regolamento

Avevamo a suo tempo scritto su queste stesse colonne che il regolamento della 1000 Miglia 1951 era un « regolamento polemico » ed infatti così è stato. Certamente mai un regolamento è stato più discusso di quello di questa edizione e nella gran maggioranza non certo favorevolmente.

Comunque esaminiamone gli aspetti. Anzitutto nulla da dire sulla « Categoria Sport ». La 1000 Miglia era nata come prova-principe per le vetture Sport, anzi come la vera potenziatrice di questa Categoria. Così in fondo è rimasta e quindi nulla vi è da eccepire su questa categoria che è ben delineata e chiara.

Il Regolamento della 1000 Miglia 1951 mirava poi anche ad altri scopi. Fra questi, quello di attirare un enorme numero di concorrenti offrendo loro ben 11 classifiche diverse, quello di eliminare il più possibile le pastoie tecniche e le poderose verifiche post-corsa, e poi ancora quello di fare del nuovo e dare vita a nuove regolamentazioni.

L'attirare molti iscritti (che poi sia un bene od un male è altra cosa) è riuscito in pieno agli amici di Brescia. L'eliminazione di meticolosi e difficili controlli è anch'essa riuscita agli organizzatori che hanno contribuito a metter la pietra tombale sulla inapplicabile Categoria Turismo di Serie.

Quanto a fare del nuovo, essi l'hanno fatto ma non con quel successo che si attendevano.

Per esempio, essi sono partiti praticamente come base dalla Categoria « Gran Turismo Internazionale » e da una parte l'hanno ristretta (creando il gruppo delle così dette « Vetture utilitarie ») dall'altra l'hanno allargata (creando il gruppo delle così dette « vetture veloci »). Non si sono accorti ne di aver reso un pessimo servizio alla industria italiana di oggi, nè di aver confuso inutilmente le idee.

Il Gruppo delle « Vetture Utilitarie » ammetteva praticamente tutte le trasformazioni e truccaggi concessi agli autotelai dal Regolamento « Gran Turismo Internazionale » ma imponeva invece le carrozzerie di serie.

Abbiamo così visto le vetturine francesi battere le *Fiat* « topolino » che invece se fosse stata adottata la regolamentazione nazionale, avrebbero vinto come avevano già fatto le *Zagato* a Monza e, come dimostra il confronto dei tempi, avrebbero fatto anche alla 1000 Miglia.

E poi ancora, se gli organizzatori volevano proprio dimostrare che una « vettura utilitaria » progettata nel 1937 come la *Lancia Aprilia*, era migliore di una costruita e lan-

ciata nel 1950 come la *Fiat* 1400 cc. ci sono magnificamente riusciti! E' stata confermata la lapalissiana verità che invano andiamo da tempo ripetendo su queste colonne, ossia che le vetture da turismo di oggi, colle attuali caratteristiche di adattabilità, confort, condizionamento atmosferico, spazio per bagaglio, ecc. ecc. non sono fatte per correre così come sono. Se anche qui fosse stata adottata la Regolamentazione nazionale che permetteva l'uso di carrozzerie leggere e profilate, forse le cose si sarebbero messe diversamente come lo prova la vittoria di Capelli al Giro della Sicilia di quest'anno.

Quanto poi al gruppo « vetture veloci », questo è servito unicamente a confondere le idee creando un ibrido doppiopone della Categoria Sport. Se ne sono accorti probabilmente anche gli organizzatori, i quali nella classe massima hanno fatto « di ogni erba un fascio » frammischiando le partenze di queste vetture con quelle ufficialmente « Sport », con relativo disorientamento.

Si può quindi concludere che le differenze che hanno caratterizzato le nuove Categorie bresciane sono state solamente di forma (carrozzerie) e non di sostanza (autotelai e loro vera impostazione). Infatti mentre le « vetture utilitarie » differivano dalle vetture « gran turismo » solamente per la carrozzeria di serie, le « vetture veloci » differivano dalle vetture « Sport » praticamente solo perché chiuse! Ben poco significato aveva il numero degli esemplari costruiti. Se di autotelai come quello di Villoresi ne fossero stati costruiti 30, ecco che questa vettura avrebbe potuto essere una « vettura veloce », mentre se la berlina di Giannino Marzotto avesse.. avuto i vetri laterali, anch'essa sarebbe stata « vettura veloce »!... Sfumature!

Inopportuna poi, sempre fra le « vetture veloci », l'idea di dividere le classi in 1100 cc. e 2000 cc. sacrificando inutilmente le 1500 cc. che non meritavano questa punizione. Oltre mezza dozzina di *Maserati* 6 cil., le *Siata-Daina*, le *Fiat 1400-Touring* ecc. che avevamo visto lottare ad armi pari colle 1100 cc. a Monza, sono rimaste escluse dalla gara che pure con le sue 11 classi doveva trovare un « ubi consistam » anche per queste macchine.

Ed ora basta con le critiche! Facciamo invece un suggerimento postumo! Eccolo: 8 classi in tutto, le 4 della Categoria Sport ormai bene delineate e le 750 cc., 1500 cc., 2000 cc. ed oltre 2000 cc. della Categoria « Gran Turismo Internazionale ». Sarebbe stata una corsa meno affollata, ma più organica, meglio inquadrata in tutti i suoi aspetti tecnici e sportivi. Ma quello che non è stato fatto quest'anno, si potrà fare l'anno venturo. Non si preoccupino troppo gli amici bresciani dei concorrenti esteri. Con un simile regolamento, le *Renault*, le *Panhard*, le *Jaguar*, le *Allard*, le *Frazer-Nash* avrebbero corso lo stesso!...

## Conclusioni

Tralasciamo di parlare del solito arruffio delle iscrizioni, delle X predisposte a dozzine e delle complacenti sostituzioni di equipaggi non iscritti fatta a poche ore dalla partenza. Sono cose che è difficile impedire anche col Codice Sportivo alla mano e tanto meno in una gara gigantesca come la 1000 Miglia in cui tutti i fenomeni si esasperano e le manchevolezze regolamentari si notano di più. Ma in fondo ancora più si notano le meraviglie della formula magica che nel nome fatato di « Mille Miglia » riassume ogni epopea sportiva automobilistica, ogni ardimento, ogni gesta avventurosa.

Gli amici di Brescia che ci hanno accolto colla vecchia fraterna amicizia ormai venticinquennale, sorrideranno con compatimento quando vedranno che ostinatamente ripetiamo che la « 1000 Miglia » deve essere salva da qualsiasi attentato ed al tempo stesso ne criticiamo la legislazione! Non è una incoerenza. Quando si è profondamente appassionati e, perchè no, nostalgicamente innamorati di una creatura viva come la gara bresciana, è appunto una prova d'amore il cercare di individuarne i difetti e di suggerire le forme migliori perchè, anche senza le drastiche ed allquanto fantasiose modifiche proposte da Aldo Farinelli, essa come novella fenice risorga ogni anno più forte e più schietta.

GIOVANNI LURANI

## Alla ricerca degli 11 vincitori tra i 325 concorrenti lanciati sui 1600 chilometri della grande prova

Non è assolutamente possibile entrare nel vivo della cronaca di una manifestazione come la Mille Miglia senza far precedere, alla descrizione della classica scena delle partenze, un preambolo riflettente non l'aspetto generale o tecnico della prova, compito già assolto dai colleghi che ci hanno preceduto, ma addirittura le iscrizioni.

Sono proprio le iscrizioni quelle che offrono lo spunto per una nota critica, nota che si riallaccia del resto a quanto già abbiamo esposto su queste pagine in occasione delle precedenti edizioni della grande corsa bresciana.

Ritorniamo sul solito, forse per alcuni anche nauseante, argomento dell'eccessivo allargamento dei quadri assunto della Mille Miglia in queste sue ultime dispute. Ci si è avviati, e non lo approviamo, verso il concetto di manifestazioni di massa, di propaganda, di gara quantitativa, mentre la vera essenza della Mille Miglia risiede in un carattere completamente opposto, ossia nella gara qualitativa per eccellenza.

Non riteniamo, e lo ripetiamo ancora una volta, che si debba esagerare nel concedere, come giustamente ha rilevato un collega in sede di commento alla diciottesima Mille Miglia, l'ammissione ad una prova di tanta serietà e riflessi sullo sport italiano ed internazionale, a tutti i semplici detentori di patente.

Una eliminazione può essere presto fatta, accettando solo l'iscrizione di coloro che già avessero preso parte ad altre manifestazioni.

In questo caso, naturalmente, dovrebbe essere la C.S.A.I. stessa ad interessarsi della questione non accettando l'i-



La XVIII Mille Miglia passerà alla storia come l'edizione della Lancia Aurelia e naturalmente vi si collegherà il nome di Giovanni Bracco che della riuscitissima vettura torinese è stato il pilota migliore raggiungendo il secondo posto nella classifica generale. Ecco due fasi della travolgente rincorsa di Giovanni Bracco: sopra al passaggio da Bologna viene complimentato dal Dr. Assirelli, Direttore di quell'A. C. ed a destra, appena sceso di macchina a Brescia alla fine della gara. Appare soddisfatto il biellese mentre Franco Spotorno tenta di accompagnarlo alla tribuna delle Autorità.





Paolo Marzotto ha tenuto alto l'onore della famiglia vincendo la classe 2000 Sport. Eccolo al controllo di Roma con la «Ferrari» Touring.

scrizione alla Mille Miglia di elementi che dai suoi schedari non risultino essere già stati in precedenza licenziati e partecipanti ad altre gare.

Naturalmente una restrizione dei quadri potrebbe essere effettuata anche dagli stessi organizzatori qualora si volessero ridurre le classi ammesse alla gara, così come appunto è già stato scritto in precedenza.

Spregiudicatamente parlando proprio non vediamo quale apporto alla tecnica possa essere dato dai ben 80 concorrenti che attualmente hanno preso la partenza alla categoria delle 750 turismo (col bel risultato poi di farci battere dagli stranieri proprio nella gara di maggiore risonanza mondiale).

Questo nel concetto nostro della eliminazione delle iscrizioni.

Del resto con molto piacere abbiamo potuto constatare che l'attuale Mille Miglia ha offerta una notevole flessione



Con la loro portentosa macchinetta, Zannini-Bertozzo percorrono gli ultimi chilometri tagliando il traguardo vincitori della classe 750.

nella curva dei suoi iscritti, passati dalla cifra record di 489 del 1950 a quella di 429 del 1951, e di conseguenza anche la cifra dei parterti si è ridotta di 50 unità complessivamente, il che rappresenta una notevole contrazione nei rispetti del primato 1950.

Un altro problema poi v'è da discutere in sede di preambolo alla gara ed è quello relativo ai forfait denunciati alle verifiche e che in questa edizione hanno raggiunto la imponente cifra di ben 109 astenuti.

Nulla da obiettare in proposito se queste defezioni non influissero sulla gara stessa, ma purtroppo così non è.

Vediamo infatti che questi 109 assenti sono stati debitamente inclusi nell'elenco ufficiale di partenza col risultato quindi che le partenze stesse sono state protratte inutilmente per ben 109 minuti, ossia per oltre un'ora e tre quarti.

Questo naturalmente dev'essere considerato attentamente in quanto se la eliminazione di tutti questi rinunciatarci avvenisse prima della estrazione dell'ordine di partenza, questo stesso potrebbe essere adeguato all'effettivo numero dei concorrenti, salvo naturalmente le poche defezioni di normale amministrazione.

Nel nostro caso ad esempio si sarebbero potute iniziare le partenze alle 23 anziché alle 21 e forse si sarebbe potuti restare sulle classiche 0,01 consentendo così ai levrieri della strada di partire già col chiarore dell'alba eliminando pertanto l'assurdo lancio di vetture capaci di 200 ed oltre all'ora sulle strade buie affidate alla sola luce dei fari, e l'incidente di Ascari ne è una tipica conseguenza.

Personalmente conosciamo alcuni casi di piloti che già 15 giorni prima avevano dovuto rinunciare alla prova bresciana in quanto rovinarono la loro macchina in altre gare e sarebbe quindi stato assai facile escluderli dall'ordine di partenza qualora nel regolamento una clausola prescrivesse appunto la tassativa assicurazione di presenza da denunciare alla vigilia della estrazione a sorte.

Insistiamo particolarmente su questa riduzione dei quadri della Mille Miglia poiché da essa dipende poi tutta la organizzazione del complesso servizio di informazione che anche quest'anno ha lasciato molto a desiderare e ciò è inevitabile quando si debba seguire un sempre troppo numeroso gruppo di partecipanti.

A che non si debbano interpretare questi nostri appunti quali critiche dell'operato dell'Ufficio Stampa della Mille Miglia, soggiungiamo subito che questo invece ha funzionato nel più esemplare dei modi dando sempre con tempestività tutte quelle notizie di cui poteva essere in possesso, che ovviamente non è umanamente possibile pretendere di informare altri di ciò che non si è riusciti a conoscere.

Citiamo ad esempio il pratico sistema adottato per aggiornare più che non il pubblico, i vari supportes dei concorrenti, parenti, amici, meccanici, del passaggio di questi dai vari controlli, sistema sviluppato attraverso l'apporto di speciali bolli rossi di carta in corrispondenza dei singoli nomi dei partecipanti nelle grandiose apposite tabelle affisse nella galleria prospiciente l'albergo Vittoria, dove una volta ancora si era installato il Quartier Generale della competizione.

Abbiamo rilevato inoltre che l'amico e collega Elio Sanguigni, che l'Ufficio Stampa dirigeva, ha sempre e con molta gentilezza evaso, nei limiti delle sue cognizioni, le numerose, e tante volte eccessive, richieste dei suddetti supportes. Ma anch'egli naturalmente poteva dare solo quelle segnalazioni di cui era venuto in possesso.

Una volta ancora però si è constatato come le comunicazioni trasmesse dal controllo di Roma siano state molte scarse e assai imprecise creando nella manifestazione una specie di zona muta in corrispondenza della Capitale.

Se occorrono degli esempi circa la difficoltà di poter seguire un così gran numero di concorrenti, citeremo due casi che ci ritornano facilmente alla memoria Della coppia Se-

gafredo-Segafredo classificatasi all'11. posto nella categoria 1100..., non ne abbiamo trovata traccia nell'elenco ufficiale dei partenti che pure abbiamo meticolosamente aggiornato sulla base delle comunicazioni ufficiali.

Altro caso tipico quello di Cortese che non risultava compreso nell'elenco dei primi 9 concorrenti della sua classe transitati al controllo di Siena e di Firenze, mentre l'ottimo pilota della *Frazer Nash* giungeva del tutto inaspettato al traguardo di Brescia quando lo si credeva disperso lungo il percorso.

Problema dunque, questo della restrizione dei quadri da prendere in attentissima considerazione e che del resto anche tutti i colleghi presenti a Brescia, e non solo da quest'anno, hanno sempre posto in rilievo se non sui loro scritti, tutti necessariamente condensati ed affrettati per necessità giornalistiche dei servizi quotidiani, nelle chiacchiere e nei commenti che tra giornalisti si svolgono nel corso della lunga giornata di attesa a Brescia.

La elevatissima percentuale dei ritirati impone un'altra considerazione e questa riflette unicamente i concorrenti.

Troppi si presentano a questa gara con eccessiva preparazione e in queste ultime edizioni si è anche potuto rilevare come la percentuale più elevata dei ritiri si verifici nel tratto iniziale, appunto per la scarsa preparazione come per l'assoluta mancanza di una impostazione della gara che da moltissimi, ed anche tra le grandi firme, viene oggi affrontata quasi come una prova in salita in cui ogni quinto di secondo ha un valore massimo, mentre in una prova di 1600 Km. occorre saggiamente dosare le forze personali e meccaniche di cui si dispone per non esaurire subito all'inizio tutte le risorse.

Sarà forse eccessivo, come ha scritto qualche collega, paragonare la Mille Miglia ad una gara di regolarità, ma forse la nostra massima competizione è più confrontabile nella sua impostazione ad una gara di questo genere piuttosto che alla succitata corsa in salita.

Esaminiamo ora la gara nelle sue statistiche attraverso le cifre consuntive che abbiamo desunto dalle informazioni ufficiali.

Diremo subito che il dato ufficiale indica in 319 i partenti mentre dal nostro spoglio risultano 325. I 319 risultano dai comunicati ufficiali come verificati sino alle ore 19 del 28 aprile. Evidentemente gli altri 6 sono stati verificati in seguito.

### Tabella concorrenti

Classe	Iscritti	Partiti	Arrivati	Ritirati
Utilitarie 750	95	80	46	34
Utilitarie 1100	57	46	26	20
Utilitarie 1500	40	32	18	14
Veloci 750	15	10	4	6
Veloci 1100	42	34	22	12
Veloci 2000	28	19	14	5
Sport 750	46	31	12	19
Sport 1100	53	34	16	18
Sport 2000	20	17	10	7
Vel. e Sport oltre 2000	33	22	7	15
<b>TOTALI</b>	<b>429</b>	<b>325</b>	<b>175</b>	<b>150</b>

Le considerazioni che questo quadro possono suggerire le lasciamo al lettore poichè ognuno potrà giudicare del comportamento delle singole classi a seconda del proprio punto di vista, e passiamo a ricostruire, sia pure sommariamente, la gara seguendola gruppo per gruppo.

### Le 750 " Utilitarie "

A queste piccole vetture è spettato come sempre l'onore e l'onere di aprire la lunga sfilata e questa volta esse sono riuscite a concludere il gigante-



Gli anni non contano per Luigi Fagioli anche quest'anno vincitore con la OSCA della classe 1100 Sport. Eccolo freschissimo all'arrivo della lunga corsa complimentato dal Conte Maggi, uno dei creatori della Mille Miglia.

sco anello senza essere raggiunte dalle sorelle maggiori. Grandi clamori dalla folla assiepata come al solito ai lati del Viale Rebuffone illuminato a giorno hanno salutato l'avvio della prima vettura, Paon-Paon, che è scattata alle 21,02 allorché l'On. Marazza ha abbassata la fatidica bandierina.

La conclusione della gara di questo gruppo ha lasciata la bocca amara a tutti poichè le nostre *Fiat 500* sono state precedute da due *Dyna-Panhard*, vetture che se pure dispongono di una maggiore cilindrata, hanno peraltro una mole

Calmissimo e fiducioso nella sua OSCA Franco Bordoni attende il suo turno di partenza. La sua sarà una gara davvero maiuscola. Peccato che un futile incidente, che lo ha fermato per 45 minuti a Bologna, lo abbia privato della vittoria pianamente meritata.



MARZORATI

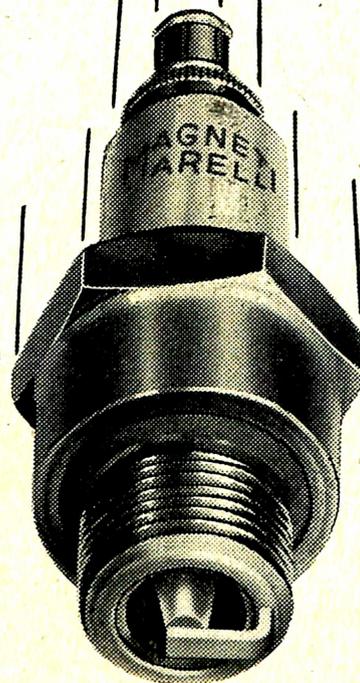
# Mille Miglia 1951

# MAGNETI MARELLI

## CLASSIFICA GENERALE

- 1° ass. VILLORESI su Ferrari
  - 2° ass. BRACCO su Aurelia
  - 3° ass. MARZOTTO su Ferrari
- tutti con candele ed equipag-  
giamento elettrico completo.

MAGNETI  
MARELLI



**MABO**  
Sp.A.

# TRAGUARDO

MILANO  
ROMA  
TORINO

maggiore dovuta alla comoda carrozzeria a 4 posti. Giustamente si può quindi dire che si tratta di vetture praticamente equivalenti ed in effetti le nostre *Fiat* hanno sempre tenuto a bada le avversarie francesi e le avrebbero tenute a rispetto anche sul traguardo di Brescia se la fortuna non si fosse rivolta contro di esse.

Infatti gli equipaggi che avevano guidata la muta erano gradatamente tolti di gara da incidenti: prima Guarneri-Brancalion che erano stati in testa da Brescia sino a Siena, poi Bocciosi-Giorgi primi a Firenze ed infine Zanetti-Veller Formosa balzati al comando a Bologna e che già stavano per acciuffare la tanto desiderata e meritata vittoria quando ad 8 chilometri da Brescia rompevano l'albero di trasmissione e con una tenacia davvero ammirevole spingevano la macchina a passo da bersagliere tagliando sfiniti, ma applauditissimi, il traguardo classificandosi 18., retrocedendo così di un posto rispetto allo scorso anno. Un altro equipaggio che forse sul finale avrebbe potuto contrastare il passo ai francesi era quello Scaletta-Tocangini, reduce il primo, dalla bella vittoria al Giro di Sicilia. I due lucchesi transitati quarti a Roma si apprestavano a sferrare l'attacco col favore delle strade toscane a loro note quando invece a quattro chilometri da Viterbo dovevano fermarsi per la rottura del coperchio delle valvole e conseguente distorsione delle pale del ventilatore. Già stavano per abbandonare quando riuscivano a rimediare con pezzi rilevati a vetture di spettatori ed a riprendere, dopo una nuova sosta presso una officina di Viterbo, ma la loro sosta si era prolungata complessivamente per ore 2.25' e pur dando fondo ad ogni risorsa e battendo ufficiosamente i record parziali dei tratti Firenze-Bologna e Bologna-Brescia non potevano che recuperare leggermente il ritardo finendo al 32. posto a poco più di un'ora e mezza dal vincitore.

Comunque i risultati sono quelli che contano ed ogni lode spetta ai francesi Descollanges-Ginoux ed agli italiani Bianchi-Avetta che hanno porta-



La elegante berlinetta Fiat-Zagato si è anche imposta nella Mille Miglia tra le vetture veloci di 750 cc. Ferraguti è stato il migliore tra i vari piloti ed ha tagliato per primo il traguardo bresciano.

te ai primi due posti le *Dyna-Panhard* e la prima è giunta al traguardo in perfetta efficienza. L'onore dello sport italiano, o meglio della *Fiat 750* è stato salvato da Mazzi-Dall'Orta insinuatasi al terzo posto subito dinnanzi alla terza *Panhard* di Gunzenauer-Merkel. Ottimi Ferrazzi-Gidoni giunti quinti nonostante una uscita di strada di cui hanno portato il ricordo sulla coda della loro vettura. Vivamente festeggiati al loro arrivo i bresciani Gialdini-Berlucchi ed una lode vi sarebbe giustamente da dire anche per tutti gli altri che hanno fatto del loro meglio per figurare nella classifica.

Dei ritirati ricorderemo Paon-Paon che fecero da staffetta ma abbandonarono a Riccione per incidente meccanico, imitati da Grandi-Rossi fermatisi

a Pescara, Fusar Poli attardato prima da difettosa lubrificazione ed arrestato poi a Bologna da un guasto, Fabi-Fenaroli che capotarono presso Rovigo dopo l'urto contro un palo della luce riportando ferite non gravi, Vistarino-Di Sambuy usciti di strada in malo modo presso Ferrara e feritisi piuttosto gravemente tanto che si teme per il Di Sambuy la menomazione di un occhio, Sebasti-Simonini che hanno avuto incendiata la macchina al rifornimento di Bassanello di Padova restando fortunatamente incolumi, i fortissimi cugini genovesi Riccobaldi-Giudice ribaltatisi anch'essi, senza conseguenze personali presso Monselice e per concludere Sasati-Bernardi che finiti contro un muro presso Peschiera proseguivano nonostante qualche leggera



Vincitori di classe lungo il percorso: a sinistra i fratelli Musitelli (Cisitalia) impostisi nella classe 1000 «veloci»; a destra l'inglese Wisdom (Aston Martin) primo nella Vetture Veloci oltre 2000 che ha compiuta una prova veramente lodevole.

# FREN-DO

vince per la quarta volta [consecutiva la

## MILLE MIGLIA

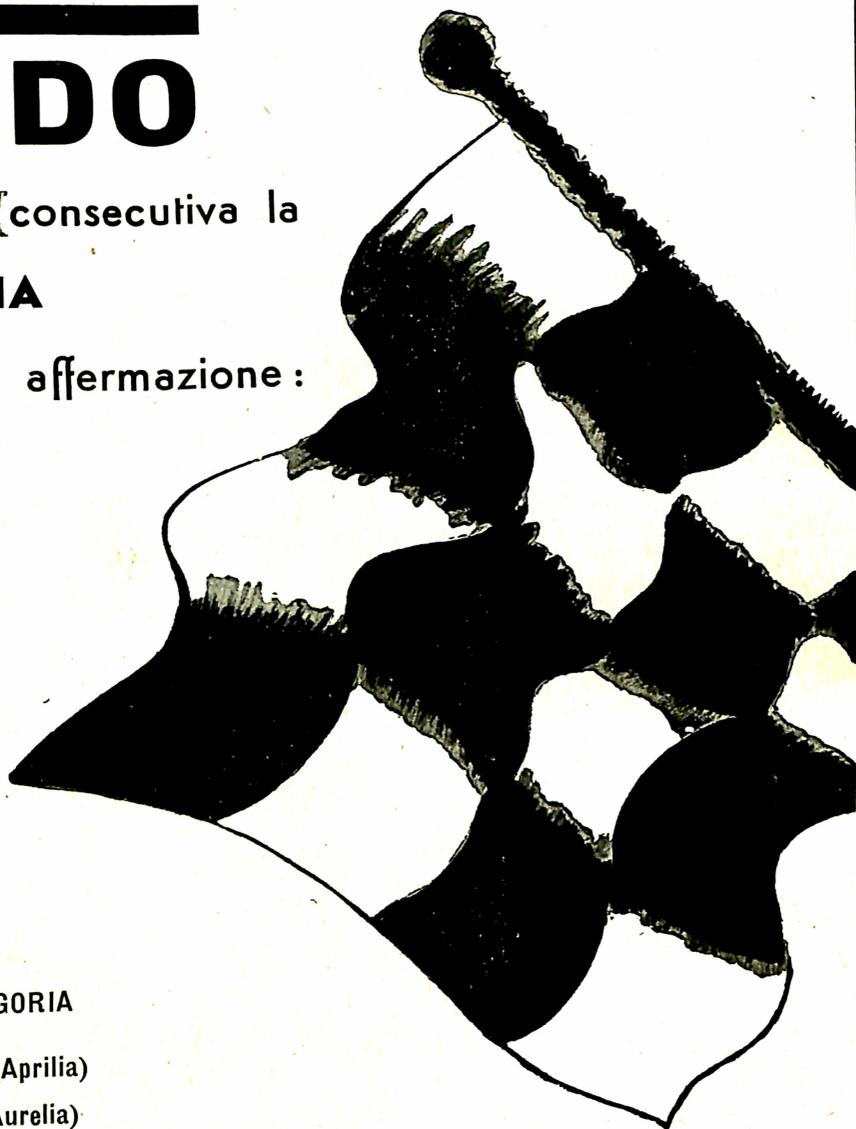
con la seguente trionfale affermazione:

### LA CLASSIFICA GENERALE

- 1° Villorosi - Cassani (Ferrari 4100)
- 2° Bracco - Maglioli (Aurelia 2000)
- 3° Scotti - Ruspegiari (Ferrari)
- 4° Marzotto Paolo - Marini (Ferrari 2000)
- 5° Ippocampo - Mori (Aurelia)
- 6° Valenzano - Maggio (Aurelia)

### I VINCITORI DI CATEGORIA

- Classe 1500: 1° Anselmi - Giannini (Aprilia)
- Classe 2000: 1° Bracco - Maglioli (Aurelia)
- Classe 750: 1° Zannini - Bertozzo (Fiat Giannini)
- Classe 2000: 1° Marzotto Paolo - Marini (Ferrari)
- Classe oltre 2000: 1° Villorosi - Cassani (Ferrari)



tutte le macchine erano equipaggiate con freni e frizioni

# FREN-DO

ferita sino a ritirarsi più avanti per sopravvenuto guasto meccanico.

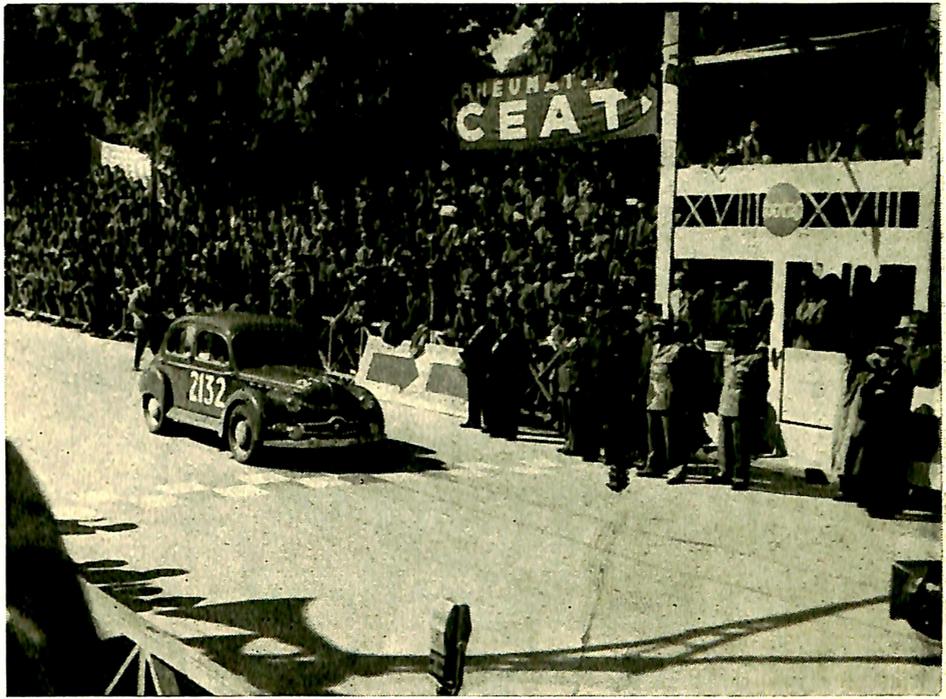
### Le 1100 "Utilitarie",

Si è avuta qui una gara abbastanza regolare in quanto la coppia vincitrice, Andreini-Quercioli della Scuderia Livorno, ha preso il comando delle operazioni dalla partenza a Pescara ove però è passato in testa il fortissimo ligure Fezzardi in coppia con Novelli. Ma Fezzardi ha poi insistito eccessivamente nella sua azione e finiva fuori strada presso l'Aquila e pur riuscendo a proseguire perdeva dei minuti preziosi e sul traguardo lo ritroveremo al 12. posto. Andreini-Quercioli ritornavano così in testa e dosavano esattamente le possibilità della loro macchina precedendo sul traguardo di oltre 17 minuti i più diretti avversari Babocca-Cavallo, nonostante che nell'ultimo tratto gli organi meccanici denunciassero la improba fatica a cui erano stati sottoposti. Così i non pochi specialisti della categoria che si erano ripromessi grandi cose per questa Mille Miglia hanno dovuto lasciare il passo a questa coppia davvero ammirevole.

Notevoli anche qui gli incidenti ed i ritiri. Ricorderemo Sabbatini-Nataloni che hanno avuto incendiata la vettura sul Pinocchio presso Ancona per un ritorno di fiamma ma riuscivano a domare il fuoco e ripartivano dopo una sosta di circa 45' per ritirarsi però in seguito, Randi e Taddei che capotavano presso S. Benedetto del Tronto e se la cavavano senza danni alle persone, Bertazzi e Ciocca che a Silligata sfasciavano la vettura contro un muro restando miracolosamente illesi e Manfredi-Cipelli che finivano la loro gara a Peschiera per una uscita di strada che causava loro leggere ferite.

### Le 1500 "Utilitarie",

Caratteristica la lotta in famiglia cui abbiamo assistito in questo gruppo, una lotta strenuissima combattutasi in seno alla appassionatissima squadra degli automobilisti sportivi genovesi. Gli equipaggi Anselmi-Gianni e Croce-Castelli si sono data lotta senza quartiere, alternandosi ed inseguendosi a breve intervallo sui primi controlli



Ha inaugurato la serie degli arrivi la vettura francese Dyna Panhard con l'equipaggio pure francese Descollanges-Ginoux, inaspettatamente anche vincitori del gruppo Utilitarie 750.

mentre a Roma Anselmi cominciava a guadagnare gradatamente terreno sopravanzando all'arrivo il consocio ed avversario di circa 13'. Nel compatto gruppo delle Aprilia abbiamo visto insinuarsi la Fiat 1400 di Capelli-Gerli che a Bologna doveva abbandonare lasciando libero il campo ai Lancisti che occupano in classifica i primi 9 posti consecutivi.

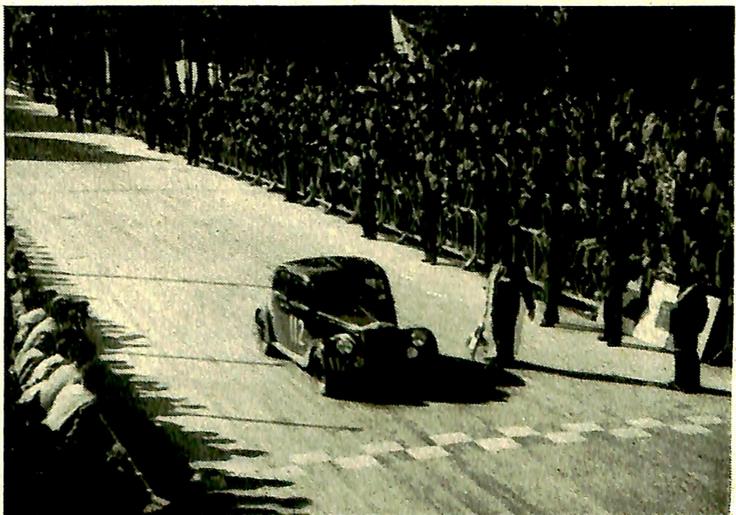
Nei riguardi della prova di Croce-Castelli non dobbiamo dimenticare che questi furono costretti ad una sosta di circa 15' al controllo di Roma per provvedere ad una deficienza della pompa dell'olio che li attardava poi ancora lungo il restante settore di corsa. Tra gli altri sfortunati sono da ricordare Monteverdi-De Riu, scomparsi di gara a Pescara per una uscita di strada che mandava fuori uso la vettura, Caracabassi fermi a Ravenna per guasto e

Foschi-Malucelli che rovinata una ruota a Verona per l'urto contro un palo riprendevano ma abbandonavano poi a Ravenna.

### Le 750 "Veloci",

La selezione operata in questo gruppo è notevolissima, esattamente del 60% segno che le vetture sono state assai tirate nella preparazione e sfruttate al massimo in gara.

A Ravenna guidano Martinengo-Zagato, a Pescara li sostituiscono Zafferri-Crivelli, a Roma sono scomparsi tutti e due (i primi a Montefiascone ed i secondi non molto lontano dalla Capitale) e la classifica vede primi Ferraguti-Faido che precederanno gli avversari sino a Brescia con un anticipo di oltre mezz'ora. Da ricordare per la sua costanza la gara della coppia Lunghi-Petrini partita col motore ancora in



Vincitori di classe lungo il percorso: a sinistra i livornesi Andreini-Quercioli (Fiat) impostisi nella classe Utilitarie 1100 marciano a tutto gas verso Brescia; a destra i genovesi Anselmi-Gianni (Lancia-Aprilia) tagliano il traguardo vincendo la classe Utilitarie 1500.



**Alberico Cacciari sta per iniziare, sotto la pioggia, la sua Mille Miglia in coppia con l'intrepida pilota francese Madame Simon. Finiranno settimi della 2000 Sport con la Ferrari.**

rodaggio e con carburazione eccessivamente grassa talché dovettero cambiare qualcosa come 16 candele! Ammirabile la gara dell'appassionatissimo Paolo Brambilla che si è qui rifatto della sfortuna della Inter Europa arrivando col coequiper Fusetti al terzo posto dopo una gara condotta con esemplare regolarità e precedendo Matteucci-Franciosini. Sfortunati invece Reggiani-Calini attardati prima da due uscite di strada ed infine ritirati per bruciatura della guarnizione della testata e Carracino-Da Fano finiti fuori strada sulla Via Cassia.

### **La 1100 " Veloce ,,**

Si è creato in questa categoria un cavalleresco antagonismo tra i due più forti esponenti della specialità, vale a dire tra Cesare Maderna ed i fratelli Musitelli, e già alla Inter Europa avevamo visto con quanto accanimento si battessero per la supremazia questi piloti. Anche nella Mille Miglia, come già a Monza, il successo finale è stato raggiunto dai Musitelli dopo la prevalenza iniziale di Maderna che era primo a Ravenna mentre i bergamaschi vi passavano quinti con tre minuti di distacco.

Nel settore successivo mentre Musitelli scatenava la sua offensiva, Maderna doveva invece prima rallentare e poi desistere presso Ancona per sopravvenute noie meccaniche imputabili, pare, alla rottura dei segmenti. Aveva così fine questa bella lotta e nella scia dei Musitelli, sia pure sempre più distanziati troviamo a Pescara i fratelli Mancini che poi spariranno dalla gara, a Siena la coppia Bruni-Siena che sarà seconda anche sul traguardo di Brescia, mentre a Firenze dopo i vincitori sono Braida-Borio che hanno fatto veramente miracoli dato che dopo pochi chilometri dalla partenza hanno accusato disturbi alla frizione che ne hanno non poco ostacolata la marcia. Buona in questo gruppo anche la prova di Elio Scopigno proveniente dalle file dei campioni motociclisti e di cui è un valoroso esponente. Per noie meccaniche a Pescara si ritirava Ugo Puma che era stato fra i primi.

Così nel breve volgere di un anno i fratelli Musitelli, divenuti corridori proprio in occasione della Mille Miglia 1950 in seguito ad una originale scommessa con un loro dipendente, scommessa che vinsero ad abundantiam in quanto non solo fecero la gara ma finirono 4 assoluti nella G.T.I. e 2. della loro classe, sono balzati decisamente alla ribalta del nostro sport affermandosi luminosamente nella nostra massima competizione di fondo e precedendo gli avversari di oltre 40' sul traguardo.

### **Le 2000 " Veloci ,,**

La più bella pagina sportiva della Mille Miglia è stata scritta dalle vetture comprese in questo gruppo e segnatamente dalle nuove Lancia Aurelia che, come è già stato illustrato nelle note precedenti hanno non solo conquistato il secondo posto assoluto ma in qualche momento hanno persino data l'impressione di poter aspirare addirittura al massimo alloro.

Il biellese Bracco, l'uomo dalle risorse inesauribili, ha sbalordito tutti con la violenza e la costanza della sua gara e non ha mai ceduto ad altri lo scettro del comando ma anzi ha vieppiù aumentato di controllo in controllo il suo distacco sui colleghi di marca che si sono avvicendati al secondo posto e precisamente Valenzano a Ravenna, Ippocampo a Pescara, Roma e Siena, Valenzano ancora a Firenze, e nuovamente Ippocampo al termine della travolgente scorribanda per l'Italia.

I più bei nomi del gran fondo si sono allineati in questo gruppo e dalla loro presenza anche al traguardo finale viene rafforzata la prova veramente maiuscola offerta dalla nuova creazione della Lancia.

Valenzano, che ha al suo attivo già degli arrivi vittoriosi in questa prova, si doleva alla fine d'aver sbagliata una curva ed a questo errore imputa il suo terzo posto.

I ritiri in questo gruppo sono in una percentuale bassissima come dice la nostra tabellina e per quanto ci risulta Tassara-Benzoni abbandonarono a Desenzano per una uscita di strada, Guenzani-Casolo ebbero la vettura danneggiata da un incendio a bordo presso Peschiera, e per uscita di strada presso Desenzano dovette pure ritirarsi la concorrente greca signora Pappou in coppia con Scolari.

### **Le oltre 2000 " Veloci ,,**

E' una categoria bistrattata questa ed anche i comunicati che la riguardano sono assai scarsi. Lo stesso elenco ufficiale degli iscritti la comprende in unica lista con le Sport oltre 2000 e dei passaggi ai controlli si hanno solo



**Acqua a catinelle mentre parte Franco Cortese con la originale Frazer-Nash. L'imperturbabile pilota livornese non si scompone per questo e col suo solito stile porterà la sua vettura al miglior risultato tra le concorrenti estere.**

le segnalazioni di Pescara, Roma e Siena. Comunque ai primi due è in testa Cornacchia, che a Siena è terzo preceduto da Amendola e dall'inglese Wisdom che vincerà il gruppo piazzandosi decimo nella classifica generale.

### Le 750 " Sport ,,

Con la 2000 Veloci è questo il secondo gruppo che ha visto al comando per tutta la gara lo stesso equipaggio: Zannini-Bertozzo e l'unico che abbia visto anche al secondo posto sempre lo stesso equipaggio, quello dei fratelli Stanga di Orzinuovi. Il costante e progressivo aumento del distacco tra le due coppie è chiaro indice del divario di velocità esistente tra le due mirabili vetturine e ci dimostra come i piloti abbiano tutti saputo sfruttare al massimo i loro mezzi meccanici ed è giusto accumularli in una unica lode.

Tra i loro sfortunati avversari ricordiamo i romani Musso-Bruni immobilizzati a Pescara per rottura delle condutture dell'olio, la speranza varesina Lualdi che gareggiava in coppia col castellanese Ranzini, ex Campione d'Italia della 1500 Sport, fermati a Pescara per noie meccaniche, e Borgesi-Bettini scomparsi a Verona per guasto alla frizione.

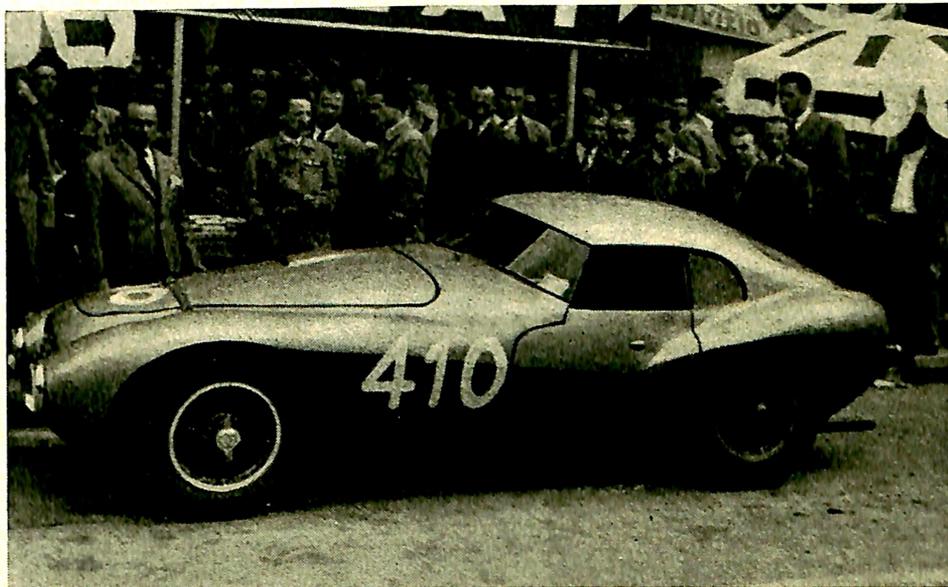
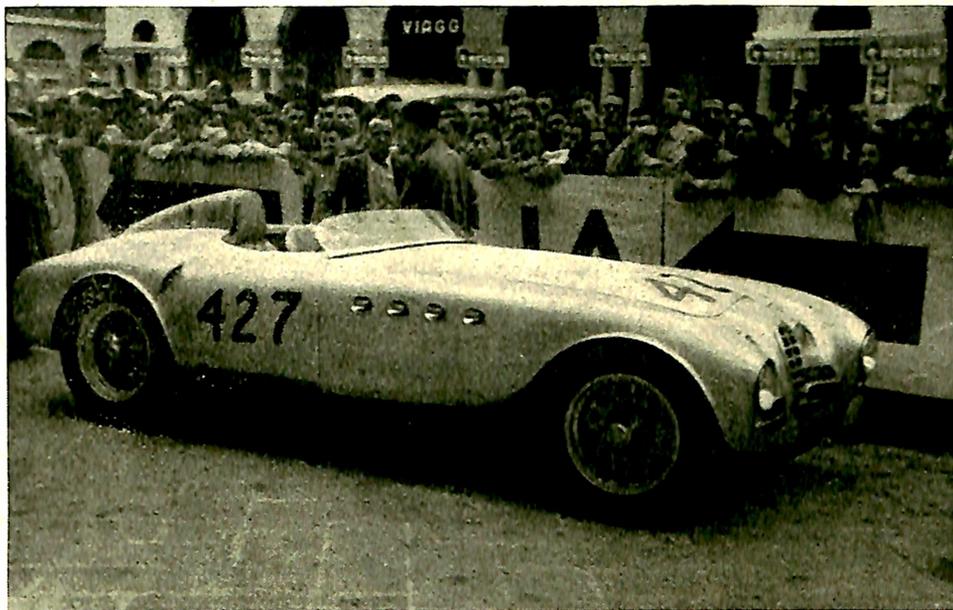
Da porre nel giusto rilievo in questa classe anche la prova compiuta dai torinesi A valle padre (anni 80) e figlio che con la *Moretti* 600 hanno superato tutto il percorso senza il benchè minimo inconveniente fermandosi solo per i regolari rifornimenti.

### Le 1100 " Sport ,,

Un'altra pagina bellissima è quella riflettente la gara di questo gruppo e che è stata dominata dal principio alla fine dalle velocissime *Oscas* dei fratelli Maserati, che hanno occupati sempre i primi posti. Vero dominatore del gruppo Franco Bordoni che per secondo si è trovato un ancor più minuscolo personaggio, il giovanissimo Serbelloni, e si è non solo posto al comando del suo gruppo ma si è inserito con autorità

### Alcune tra le più interessanti vetture partecipanti alla XVIII Mille Miglia

Sopra: Un particolare studio per il raffreddamento dei freni e delle gomme era stato compiuto da Vignale per la Carrozzeria Alfa Romeo 4500 che Felice Bonetto ha saputo portare ottimamente sino alla fine della difficile e pesante prova. Si notino in proposito i tamburi dei freni forati e la inedita presa d'aria per la gomma posteriore. - Al centro: Aerodinamismo razionalmente applicato nella Ferrari di Giannino Marzotto fermatosi a Sinigallia. La resistenza all'avanzamento è stata ridotta ai minimi termini e l'accurato lavoro di Fontana ha non poco contribuito ad accrescere la velocità assoluta della vettura. - Sotto: Una novità per gli sportivi italiani: la Nash-Healey che l'ottimo pilota inglese Healey ha brillantemente riportato a Brescia fornendo una convincente dimostrazione di tenuta e di velocità.



anche nella classifica generale figurando al terzo posto a Pescara, quarto a Roma, quinto a Siena. A Bologna però la prova vittoriosa veniva interrotta dalla pompa del carburante che già incantatasi non poche volte lungo il percorso si era resa irreperibile a quel controllo e la, seppure fortunata, possibile sostituzione data la vicinanza della Fabbrica della Osca è costata al vivace pilota milanese la perdita di oltre 40' ed è solo in virtù di una formidabile Bologna-Brescia se, non la vittoria, egli è riuscito a riprendere almeno la seconda posizione.

Così il sempre giovane e forte Luigi Fagioli ha potuto conquistare una nuova vittoria di classe nella Mille Miglia, vittoria salutata da tutti con piacere poiché è bello vedere la sorte premiare tanto giovanile entusiasmo.

Dietro a Bordoni si era insinuato Cabianca a Ravenna, ma poi Fagioli vi si insediava seguito a volta a volta da Soprani (dato per ritirato in un comunicato mentre finiva 5.) Cabianca e Rossi.

Tra gli sfortunati di cui abbiamo notizia sono Diego Capelli fermato dopo pochi chilometri dal grippaggio dell'albero della distribuzione, Sergio Sighinolfi che aveva iniziato fortissimo e che presso Ferrara per un incidente di strada usciva malamente di curva dopo aver divelto tre paracarri (spianando così la strada a Villorosi) e ferendosi ad una gamba, Catella vittima anche

lui di una uscita dal percorso e Montanari Filangeri che presso Ancona abbandonarono per noie meccaniche.

### La 2000 "Sport",

L'onore della Scuderia Marzotto è stato salvato dal componente Paolo che con una bella gara ha brillantemente vinto questa categoria che all'inizio aveva visto la irruente sgroppata di Schwelm conclusasi presso Pescara per la rottura di un semiasse in seguito ad una uscita di strada. Paolo Marzotto che peraltro aveva tallonato sempre l'argentino si fece allora avanti e solo Franco Cortese gli rimase nelle vicinanze per il resto della gara in cui ebbe modo di porsi in bella luce anche l'anziano bresciano Romano. Quale sia stato il ritmo im-

posto alla sua prova da Paolo Marzotto è presto detto: lo si trova sempre tra i primi nella classifica generale che lo vede alla conclusione al quarto posto.

Una gara inizialmente buona fu quella di Nuccio Bertone che ebbe però il parabrezza rotto da un sasso e martellato in pieno viso dalla pioggia dovette abbandonare a Fano ostacolato anche nella visibilità mentre Rossi-Velis arrivavano a Modena e si arrestavano per noie meccaniche.

### La oltre 2000 "Sport",

I componenti di questo gruppo si sono letteralmente persi per via ed a Brescia vi sono ritornati solo in tre, Villorosi, Scotti e Bonetto.

E' già stato detto che Giannino Mar-

## TRONCONI & ZANONI

Officina riparazione Auto

COMPRA - VENDITA - CAMBI

STAZIONE SERVIZIO

Viale Monza N. 16 - MILANO - Telefono 283.705 - 286.580

## Abbellite e distinguate

### LA VOSTRA FIAT 500/C

Brevetto n. (prov. 212)

Avrete una macchina che si distingue per eleganza e linea da tutte le altre.

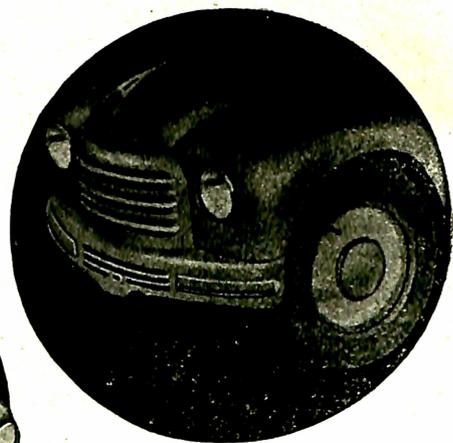
Avrete una mascherina elegante, di classe, in ottone cromato, garantito.

Una "linea" veramente armoniosa che rende la Vostra macchina "carrozata speciale"

Se avrete già i fari antiabbaglianti questi si possono applicare benissimo senza affatto turbare la "linea"

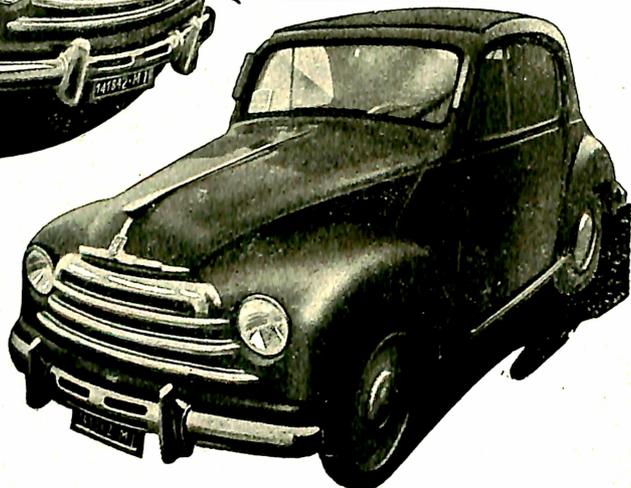
L'applicazione della nuova e brevettata maschera "FIGINI", è semplicissima e richiede poco tempo.

Perchè così



e non così

Guardate com'è bella!



**FIGINI** - Via G. Compagnoni, 18 - Tel. 52.209 - 51.630

zotto aveva iniziato subito a fondo ma si è fermato a Sinigaglia con... prognosi di rottura al ponte rivelat,si invece tardivamente per un semplice dechapage, così come il fratello Vittorio ritiratosi a Fano. Gigi Villaresi che se l'era cavata a buon mercato dall'uscita di strada di Ferrara in virtù della precedente eliminazione dei paracarri operata da Sighinolfi, assumeva così il comando e consolidava sul finale la sua posizione una volta ritrovate le strade asciutte ed offrenti maggiori possibilità di sfruttamento velocistico. Dietro di lui splendida gara ha compiuto il fiorentino Piero Scotti passato dalle 1100 alle massime cilindrate ed il debutto è stato, come si vede, felicissimo. Altra gara degna di rilievo quella di Felice Bonetto che ha saputo portare sino alla fine ed in ottima posizione la grossa Alfa Romeo.

Date le velocità realizzabili da queste vetture, è in questo gruppo che dobbiamo purtroppo annoverare i maggiori incidenti. E' ben noto quello di Ascari avvenuto poco dopo Lonato. Dorino Serafini invece arrivava nei pressi di S. Benedetto del Tronto ed attraverso la muraglia umana non arrivava ad intuire la presenza di una curva se non quando impossibile era modificare la direzione della macchina lanciata in pieno. Sbalzati fuori dalla vettura Serafini riportava una frattura ad un femore ed il meccanico Salani aveva fratturata invece la gamba sinistra. Anche i fratelli Bornigia, che erano stati fra i maggiori protagonisti di questa Mille Miglia erano vittime di un incidente di strada presso Pianoro e dei due, Mario, lamentava la frattura del bacino. Presso Desenzano, senza conseguenze personali, uscivano gli inglesi Moss e Johnson ed il primo tentava inutilmente di riprendere.

Per incidenti meccanici abbandonavano invece Rolly-Pagliarino a Verona per guato alla frizione, Franco Rol a Siena, Checcacci a Verona per la frizione e rottura della presa del carburante al serbatoio, Santori-Santini a Desenzano, e per concludere lo sfortunato Biondetti cui l'imprevedibile sfregamento della puleggia di comando del ventilatore contro il raccordo in gomma per la circolazione dell'acqua provocava l'indebolimento prima e lo scoppio poi dello stesso e la Jaguar restava così immobilizzata per una inezia impossibile però da riparare a Mestrino ove si verificò il guasto.

Abbiamo fatto del nostro meglio per informare al massimo possibile di quanto avvenuto in questa XVIII Mille Miglia, ma come abbiamo detto il servizio di informazione non può più seguire una così elevata massa di concorrenti e per migliorare la situazione non vi sarebbe, secondo noi, null'altro da fare che restringere i quadri come abbiamo detto nelle nostre righe iniziali.

## FRANCO DEGLI UBERTI.

(Foto Farabola, Mailander, Millanta, Publifoto).

## CLASSIFICA GENERALE

1. VILLORESI-CASSANI (Ferrari) 12.50'18" media 121,822 - 2. Bracco-Maglioli (Aurelia) 13,10'14" - 3. Scotti Ruspaggiari (Ferrari) 13 e 22'04" - 4. Marzotto P.-Marini (Ferrari) 13 e

30'48" - 5. Ippocampo-Mori (Aurelia) 13.47'30" - 6. Bonetto-Casnaghi (Alfa Romeo) 13.49'35" - 7. Valenzano-Maggio (Aurelia) 13.50'00" - 8. Fagioli-Borghesi (Osca) 13.52'35" - 9. Cortese-Tagni (Fraser Nash) 14.06'28" - 10. Bordon-Serbelloni (Osca) 14.06'49" - 11. Wisdom-Hume (Aston Martin) 14.07'41" - 12. Cabianca-Zanchi (Osca) 14.07'42" - 13. Rossi-Fizzialetti (Fiat) 14.10'09" - 14. Dal Drago-Nicolich (Aurelia) 14.11'25" - 15. Amendola-Pinzero (Ferrari) 14.13'42" - 16. Grolla-Monteferraio (Aurelia) 14.16'10" - 17. Cornacchia-Bianchi (Ferrari) 14.17'27" - 18. Bellucci-Colucci (Aurelia) 14.17'47" - 19. Soprani-Pacini (Osca) 14.24'18" - 20. Pagani-Comotti (Osca) 14.28'46" - 21. Maseroni-Vignola (Ferrari) 14.34'05" - 22. Musitelli F.-Musitelli G. (Cisitalia) 14.34'34" - 23. Christillin-Giolino (Aurelia) 14.36'20" - 24. Anselmi-Gianni (Aprilia) 14.42'45" - 25. Vallone-Meloni (Aurelia) 14.45'56" - 26. Carini-Gandini (Aurelia) 14.53'50" - 27. Croce-Castello (Aprilia) 14.55'56" - 28. Romano-Guarducci (Ferrari) 14.57'25" - 29. Porrino-Savio (Maserati) 14 e 57'30" - 30. Healey D.-Healey G. (Healey) 15 e 05'30". Seguono altri 145 classificati.

## CLASSIFICA PARTICOLARE

## VETTURE UTILITARIE 750 cc.

DESCOLLONGES-GINOX (Dyna Panhard) 17.27'17" media oraria Km. 89,574 - 2. Bianchi-Avetta (Dyna Panhard) 17.35'07" - 3. Mazzi-Dall'Orta (Fiat) 17.43'29" - 4. Gunzenauer-Merkel (Dyna Panhard) 17.47'13" - 5. Ferrazi-Gidoni (Fiat) 17.57'09" - 6. Nosari-Moser (Fiat) 18.04'09" - 7. Gialdini-Berlucchi (Fiat) 18.05'42" - 8. Lippi-Panina (Fiat) 18.06'11" - 9. Panzocchi-Facioli (Fiat) 18.11'40" - 10. Rachei-Salvi (Dyna Panhard) 18.13'11" - 11. Ragnoli-Milani (Renault) 18.16'11" - 12. Cabassi-Capello (Fiat) 18.17'35" - 13. Menicaghi-Mc-rini (Fiat) 18.21'19" - 14. Colognese-Guerresco (Fiat) 18.21'45" - 15. Lippi-Albertone (Fiat) 18.22'11" - 16. Miari Fulgisi-Miari Fabroni (Fiat) 18.23'26" - 17. Zanetti-Velier Formosa (Fiat) 18.23'55" - 18. Malaguti Annib.-Malaguti Alfn. (Fiat) 18.28'51" - 19. Pompei-Vitale (Fiat) 18.20'17" - 20. Cristomanno-Haibleib (Dyna Panhard) 18.33'28" - 21. Mandrini-Ferraris (Fiat) 18.33'32" - 22. Sandt-Serboli (Renault) 18.27'29" - 23. Andina-Ortali (Fiat) 18 e 41'24" - 24. Ronconi R.-Ronconi B. (Fiat) 18 e 47'42" - 25. Vistoli-Bosaro (Fiat) 18.53'28" - 26. Rollino G.-Rollino A. (Fiat) 18.53'57" - 27. Porrino-Panciroli (Fiat) 18.55'11" - 28. Fugini-Caimi (Fiat) 18.58'42" - 29. Fravolini D.-Cester A. (Fiat) 18.59'24" - 30. Bonnet-Rudin (Renault) 19.02'50" - 31. Morelli E.-Morelli A. (Fiat) 19.05'40" - 32. Scaletta-Toccanigini (Fiat) 19.14'22" - 33. Martin-Vineis (Dyna Panhard) 19.15'51" - 34. Baboin Gay (Dyna Panhard) 19.19'58" - 35. Giovine M.-Giovine L. (Fiat) 19.20'50" - 36. Pelicelli-Baistrocchi (Fiat) 19 e 40'56" - 37. Gnudi-Rambaldi (Fiat) 19.45'37" - 38. Roubaut-Malfetti (Renault) 20.09'12" - 39. Ravasini-Centeneri (Fiat) 20.16'26" - 40. Bianchi-Baudet (Renault) 20.32'43" - 41. Comegna-Casarino (Fiat) 20.41'41" - 42. Taramazzo-Solari (Fiat) 20.41'55" - 43. Facchetti A.-Facchetti E. (Fiat) 21.22'18" - 44. Rovina-Tamaj (Fiat) 21.24'11" - 45. Cravenzola-Costa (Fiat) 21.32'03" - 46. Dei Marzani (Fiat) 24.45'09".

## VETTURE UTILITARIE -1100 cc.

1. ANDREINI-QUERCIOLO (Fiat) 16.03'49" media oraria Km. 97,362 - Bobocco-Cavallo (Fiat) 16.20'18" - 3. Bevilacqua-Nascetti (Fiat) 16.22'02" - 4. Sani-Masi (Fiat) 16.28'02" - 5. Cagliari-Serena (Fiat) 16.33'45" - 6. Cetera D.-Cetera R. (Fiat) 16.35'14" - 7. Pagani-Franchi (Fiat) 16.39'12" - 8. Coda-Canali (Ardea) 16.41'00" - 9. Spinotti-Walters (Fiat) 16.44'33" - 10. Frera-Bolognesi (Fiat) 16.44'54" - 11. Segafredo G.-Segafredo A. (Ardea) 16.51'39" - 12. Fezzardi-Novelli (Fiat) 16.54'26" - 13. Pellegri-Muratti (Fiat) 16.59'23" - 14. Soprani-Zani (Fiat) 17.08'41" - 15. Renzi-Re (Ardea) 17.12'38" - 16. Attanasio-Daretti (Fiat) 17.13' e 23" - 17. Berera-Mantovani (Fiat) 17.15'05" - 18. Tinelli-Romei (Fiat) 17.16'52" - 19. Merli-Salvarini (Fiat) 17.22'02" - 20. Baracco-Gautieri (Fiat) 17.28'10" - 21. Brandi-Taddei (Fiat) 17.31'15" - 22. Grassi-Persico (Fiat) 17 e 51'41" - 23. Rossi-Nardini (Fiat) 18.07'32" - 24. Conconi-Bianchi (Fiat) 18.29'21" - 25. Nardi-D'Angiulli (Fiat) 18.37'33" - 26. Marcolini-Brandoli (Ardea) 18.39'47".

## VETTURE UTILITARIE - 1500 cc.

1. ANSELMI-GIANNI (Aprilia) 14.42'45" media oraria Km. 106,304 - 2. Croce-Castello (Aprilia) 14.55'56" - 3. Sculati-Massa (Aprilia) 15.07'01" - 4. Sgorbati R.-Sgorbati G. (Aprilia) 15.28'29" - 5. Margotti-Sacchiero (Aprilia) 15.50'58" - 6. Marcolini-Camporese (Aprilia) 15.42'12" - 7. Rossi M.-Cambini (Aprilia) 15 e 46'43" - 8. Gatta-De Martino (Aprilia) 15.49'30" - 9. Chiaregato-Volpini (Aprilia) 15.53'06" - 10. Monaco-Fortuna (Fiat) 16.00'51" - 11. Pi-

neschi-Nasi (Aprilia) 16.16'28" - 12. Griso-Quadranti (Fiat) 16.22'19" - 13. Longoni-Cassinelli (Aprilia) 16.40'28" - 14. Ariete-Chieco (Fiat) 16.46'08" - 15. Coletti Perucca-Piccolo (Aprilia) 16.59'28" - 16. Motta-Bersano (Aprilia) 17.35 e 20" - 17. Beccaro G.-Beccaro B. (Aprilia) 17.48'37" - 18. Pasquali-Barbieri (Fiat) 18.24'34".

## VETTURE VELOCI 750 cc.

1. FERRAGUTI-FAIDO (Fiat Zagato) 16.51' e 32", media oraria Km. 94,640 - 2. Lunghi-Petrini (Fiat) 17.08'59" - 3. Brambilla-Fisetti (Fiat Zagato) 17.50'13" - 4. Matteucci-Francisini (Fiat) 18.24'40".

## VETTURE VELOCI - 1100 cc.

1. MUSITELLI F.-MUSITELLI G. (Cisitalia) 14.34'34" media oraria Km. 107,288 - 2. Brunni-Siena (Cisitalia) 15.17'47" - 3. Braida-Bovio (Fiat) 15.24'17" - 4. Coriasco-Gamerro (Fiat) 15.28'24" - 5. Rolfo-Valla (Fiat) 15.28'35" - 6. Moroni-Carta (Fiat) 15.37'31" - 7. Serenelli F.-Serenelli D. (Fiat) 15.44'10" - 8. Sassone-Bucellati (Fiat) 15.48'14" - 9. Scopigno E.-Ronchi (Fiat) 16.01'16" - 10. Zugni-Bortolon (Fiat) 16 e 01'33" - 11. Rubagotti-Bulgarini (Cisitalia) 16.03'33" - 12. Brocchi-Gardini (Fiat) 16.29'50" - 13. Cravotto-Reinaldi (Fiat) 16.34'31" - 14. Damonte-Calligari (Fiat) 16.40'59" - 15. D'Angelo F.-D'Angelo M. (Fiat) 16.45'50" - 16. Bonini-Moscatelli (Fiat) 16.47'55" - 17. Bianchedi-Fontana (Cisitalia) 16.48'01" - 18. Laureati-Troiani (Fiat) 16.52'20" - 19. Azzolina-Beretta (Fiat) 16.56'33" - 20. Annoni-Citterio (Fiat) 17 e 17'15" - 21. Nastrocchi-Lanini (Cisitalia) 18.03 e 30" - 22. Gelatti-Crivellari (Fiat) 20.56'22".

## VETTURE VELOCI 2000 cc.

1. BRACCO-MAGLIOLI (Aurelia) 13.10'14", media oraria Km. 118,749 - 2. Ippocampo-Mori (Aurelia) 13.47'30" - 3. Valenzano-Moggio (Aurelia) 13.50'00" - 4. Dal Drago-Nicolich (Aurelia) 14.11'25" - 5. Grolla-Monteferraio (Aurelia) 14.16'10" - 6. Bellucci-Colucci (Aurelia) 14.17 e 47" - 7. Christillin-Giolino (Aurelia) 14.36'20" - 8. Vallone-Meloni (Aurelia) 14.45'56" - 9. Carini-Gandini (Aurelia) 14.53'50" - 10. Mosters-Castelbarco (Aurelia) 15.09'30" - 11. Petrobelli-Cremonesi (Aurelia) 15.49'42" - 12. Pernigotti-Da Fano (Aurelia) 15.53'12" - 13. Dubertini-Caneva (Aurelia) 15.53'43" - 14. Simonazzi-Farioli (Aurelia) 16.21'39".

## VETTURE VELOCI OLTRE 2000 cc.

1. WISDOM-HUME (Aston Martin) 14.07'41" media oraria Km. 110,701 - 2. Amendola-Pinzero (Ferrari) 14.13'42" - 3. Cornacchia-Mariani (Ferrari) 14.17'27" - 4. Healey D.-Healey G. (Healey) 15.05'30".

## SPORT 750 cc.

1. ZANINI-BERTOZZO (Fiat Giannini) 15 e 25'28" media oraria Km. 101,397 - 2. Stanga G.-Stanga C. (Fiat Giann.) 15.36'03" - 3. Brandoli-Mazzoni (Marino) 15.47'54" - 4. Bini-Lucini (Faccioli) 16.05'13" - 5. Venezian-Albarelli (Stanguellini) 16.25'46" - 6. Pasquali-Nicolesi (Pasqualini) 16.43'50" - 7. Ferrari-Bayoli (Dyna Panhard) 16.57'42" - 8. Boldrini-Camponi (Gaur) 17.29'58" - 9. Pulidori-Biagiotti (Pulidori) 17.32'30" - 10. Avalle M.-Avalle A. (Moretto) 19.06'50" - 11. Bucci-Turolla (Turolla) 19.15'47" - 12. Vioi-Rossi (Ardea derivata) 19 e 26'15".

## SPORT 1100 cc.

1. FAGIOLI-BORGHESI (Osca) 13.52'35", media oraria Km. 112,708 - 2. Bordon-Serbelloni (Osca) 14.06'49" - 3. Cabianca-Zanelli (Osca) 14.07'42" - 4. Rossi G.-Fizialetti (Stanguellini) 14.10'09" - 5. Soprani-Pacini (Osca) 14.24'18" - 6. Pagani-Comotti (Osca) 14.23'46" - 7. Bettinazzi-Migliorini (Stanguellini) 15.17'34" - 8. Adanti-Rubbiani (Ermini) 15.39'41" - 9. Bertolucci A.-Bertolucci R. (Ermini) 15.56'26" - 10. Fona-Fossa (Fiat) 16.03'52" - 11. Carnevalli E.-Carnevalli S. (Carnevalli) 16.07'04" - 12. Notaro-Bersani (Fiat) 16.08'04" - 13. Schena-Spada (Fiat) 18.14'43" - 14. Giacobone-Casanova (Fiat) 18.45'52" - 15. Fanton-Zonta (Fiat) 18.51'43" - 16. Ferrero-So' (Fiat) 19 e 55'25".

## SPORT 2000 cc.

1. MARZOTTO P.-MARINI (Ferrari) 13.30' e 48" media oraria Km. 115,737 - 2. Cortese-Tagni (Fraser Nash) 14.06'28" - 3. Maseroni-Vignolo (Ferrari) 14.34'05" - 4. Romano-Guarducci (Ferrari) 14.57'25" - 5. Porrino-Savio (Maserati) 14.57'30" - 6. Castellotti-Rota (Ferrari) 15.50'08" - 7. Cacciari-Simon (Ferrari) 16.56'12" - 8. Aprile-Terravazzi (Ferrari) 16.59'24" - 9. Stapleton E. C. D.-Stapleton M. E. (Aston Martin) 17.39'17" - 10. Gravina-Migliorini (Ferrari) 18.21'08".

## SPORT OLTRE 2000 cc.

1. VILLORESI-CASSANI (Ferrari) 12.50'18" media oraria Km. 121,822 - 2. Scotti-Ruspaggiari (Ferrari) 13.22'04" - 3. Bonetto-Casnaghi (Alfa Romeo) 13.49'35".