

Il I Gran Premio Brescia delle "Mille Miglia", nelle impressioni di un protagonista sfortunato

Anche la attesissima consacrazione della rinnovata 1000 Miglia è ormai passata alla storia, ma i suoi risultati tecnico-sportivi come le vicende della grande corsa resteranno, per molto tempo, fruttuoso campo di discussioni e di insegnamenti.

E' per questo che, sbollita l'amarrezza della... brutta figura fatta nella corsa dallo scrivente, che a torto o a ragione era considerato uno dei favoriti della vigilia, torneremo a parlare di questa nostra inimitabile gara, che sebbene trasformata rimane pur sempre una corsa unica e necessaria all'automobilismo italiano.

Per sommi capi passeremo dunque in rivista il percorso, l'organizzazione, il pubblico, le macchine e gli uomini che hanno reso possibile la grande manifestazione Bresciana.

Il percorso della 1000 Miglia 1940, sebbene questo assioma sia di una lapalissiana evidenza, non ha niente, nè moralmente nè fisicamente, in comune col vecchio tracciato delle dodici edizioni precedenti. La vecchia 1000 Miglia è morta: viva dunque la nuova edizione!

E' qui inutile rimpiangere quello che era la vecchia corsa: era una gara unica al mondo e perciò particolarissima e sempre varia, interessante ed entusiasmante per i piloti. Era un percorso in cui i recuperi più spettacolosi ed inattesi, i distacchi di mezz'ora ed oltre (e lo scrivente lo sa per amara esperienza) potevano essere colmati dall'audacia e dalla classe del pilota. Non ci si stancava mai, e a qualunque costo si tendeva sempre anche senza speranza ad arrivare al traguardo allucinante di Brescia.

La nuova 1000 Miglia è cosa totalmente diversa. Il percorso è quasi più tecnico che sportivo, sebbene necessiti doti di grande classe e di misurato coraggio da parte dei corridori.

Ormai (e le medie dei vincitori del Primo G. P. Brescia lo hanno chiaramente dimostrato) le vetture sport senza compressore marcano a velocità su-

periori ai 200 all'ora e il « Circuitissimo » di Brescia se, come intensamente vogliamo, deve divenire stabile campo di gara e di confronto regolare e sicuro, deve essere razionalmente sistemato. Oggi è ancora troppo stretto e soprattutto il fondo e la sezione piuttosto a schiena d'asino della sede stradale è in molti punti inadeguata ad uno svolgimento di gara perfetto.

Guai se avesse piovuto costantemente o se avesse tirato un vento forte ed a raffiche!... Queste osservazioni sono forse un po' personali, perchè lo scrivente, a bordo di una vettura velocissima, ha avuto le sue impressioni certamente accentuate, ma non vi è dubbio che un generale riattamento del fondo del circuito sul modello del tratto modernissimo e razionale del famoso raccordo di Cremona, è una soluzio-

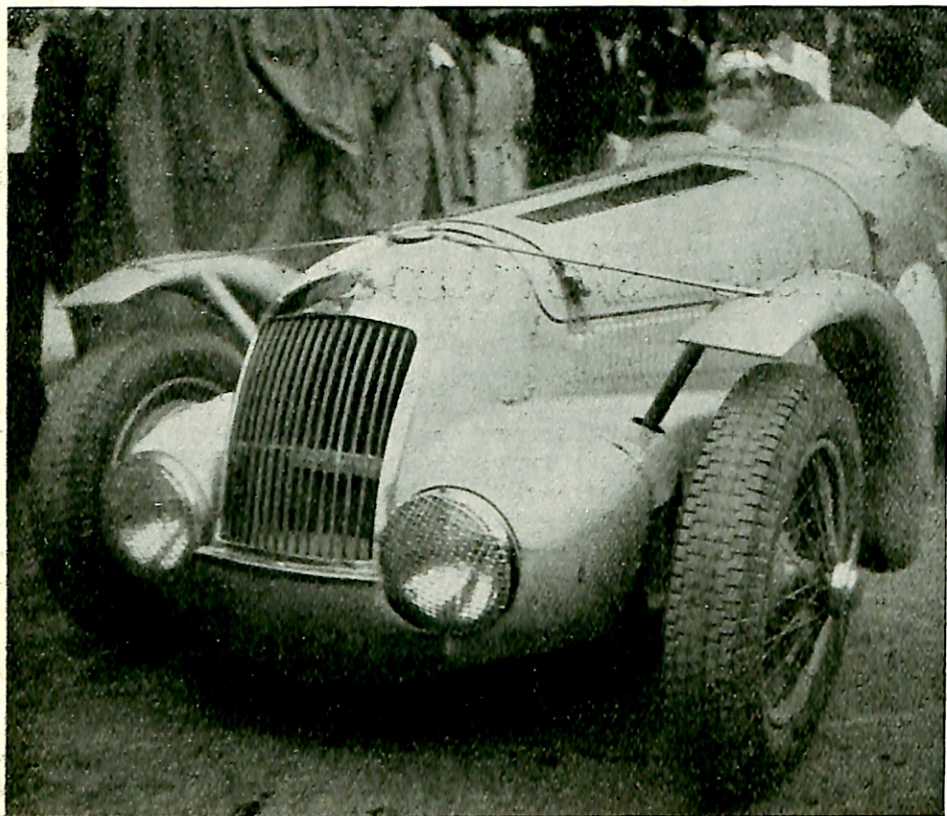
ne radicale che a lungo andare si imporrà se si vuole realizzare un circuito assolutamente perfetto e regolare.

L'organizzazione è stata impeccabile e non poteva certo nè arginare nè sopprimere l'inevitabile invasione del lungo percorso da parte dell'esuberante pubblico dopo l'arrivo del vincitore assoluto. Questo pubblico, italianissimamente sportivo ed entusiasta, ci ha dato degli spettacoli che ci hanno commosso.

Era sintomatico e caratteristico il vedere sorgere ai margini del lunghissimo anello stradale, oltre alla numerose tribune ufficiali ed ufficiose, moltissime altre di carattere paesano e popolare, palchetti appollaiati tra gli alberi, lunghe file di panche lungo gli argini dei canali; kermesse di entusiasti e di attenti spettatori. Quando la nostra



Tra le vetture di preparazione personale una delle più interessanti era certamente la Astura di Minetti che Gigi Villorosi con Pagliano doveva portare in gara ed invece non la si vide alla partenza. Ottima la profilatura aerodinamica del muso, annullata però in parte dalla presenza delle superfici dei fari che avrebbero dovuto trovare un alloggiamento più razionale. Auguriamoci di vederla al più presto alla prova in lotta con le Alfa.

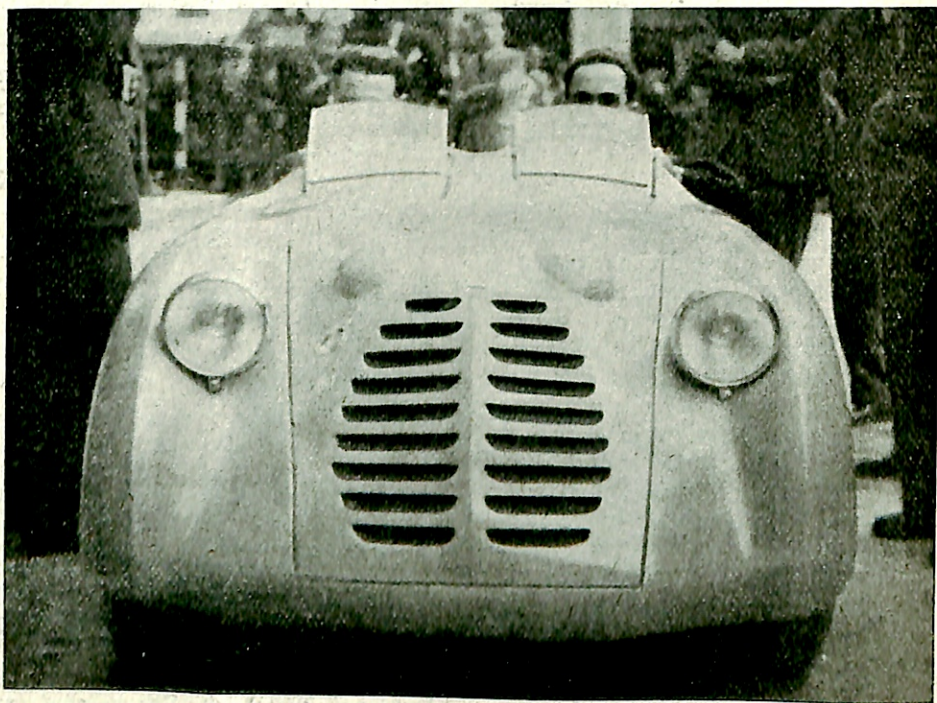


Tra tante carenature totalmente avvolgenti stonava davvero la Delage che qui presentiamo, ma che si è permessa il lusso di occupare con Comotti-Rosa il secondo posto assoluto al secondo giro, segno che quando c'è la potenza ci si può infischiare della resistenza all'avanzamento o che se si fosse provveduto anche a questa...

macchina, dopo quasi otto giri si arrestava ansante e decisa a... smettere la corsa ormai perduta presso un cascinale di Goito, i due piloti, sebbene prendessero la forzata rinuncia con rassegnata filosofia, furono attornati e quasi soverchiati da gente entusiasta ed affettuosamente (quasi troppo, anzi!) servizievole ed appassionata! E si riuscì miracolosamente ad uscire sebbene alquanto « in cimbalis » da ripetute libazioni bacchiche offerte con decisa insistenza e inesorabile ospitalità! E' giusto che ci si preoccupi di questo nostro pubblico dal cuore grande così, ma non si deve assolutamente sacrificare l'essenza stessa della corsa ad esigenze spettacolari che ne minerebbero la sostanza.

Si è detto che il pubblico si annoiava ai passaggi troppo diradati e che non capiva chiaramente le posizioni date le partenze distanziate. Si è scritto che la soluzione era unica: partenza in linea! Un momento, signori! Di corse spettacolari a carosello continuo, dedicate interamente al pubblico, ce ne sono, in tempi normali, domenicamente, su tutti i circuiti e le strade d'Italia. Di corse come la 1000 Miglia ce ne deve essere una sola e come per il passato era la gara senza pregiudizi di cassetta e di folla, così deve tornare ad

essere essenzialmente nel futuro. La 1000 Miglia dell'Automobile deve essere come il Giro d'Italia del Ciclismo, il Circuito del Lario o la Milano-Taranto



Il faentino Conte Ferniani, in coppia col campione motociclista Lama, ha dovuto abbandonare dopo pochi velocissimi giri per noie alla frizione della sua Fiat 500, che la SIATA aveva preparato assai bene e carrozzato con eleganza e penetrazione aerodinamica encomiabili. Ecco l'aspetto anteriore della bella vetturetta.

del Motociclismo, la Pavia - Venezia della Motonautica, una gara, insomma, in cui il grande contenuto tecnico e sportivo basta da solo ad interessare in profondità le masse popolari, senza dover fare appello allo spettacolo puro e semplice. E' per questo che quando si parla di lanciare 80 o 100 macchine in blocco sullo stretto e superveloce triangolo bresciano, si parla senza una profonda cognizione di quello che sia una corsa di tale portata e di tale velocità dal punto di vista dei corridori. Per evitare l'invasione della strada verso la fine della corsa (e già all'ottavo giro del vincitore si passava fra due muraglie umane che andavano sempre stringendosi paurosamente di più) non c'è che anticipare di più le partenze delle piccole cilindrate e garantirsi un arrivo delle classi minori quasi con un'ora di anticipo sull'arrivo del vincitore assoluto; irrigidire molto di più il servizio d'ordine, certe volte più... entusiasta dello stesso pubblico che doveva contenere, e finalmente educare sempre di più alle realtà di una corsa il nostro pubblico meraviglioso.

Quanto alle partenze, si potrà al massimo considerare l'opportunità d'istituire (se come quest'anno le classi saranno cinque) cinque partenze, raggruppando i concorrenti di ogni classe e facendo partire ogni cilindrata a 10 minuti un gruppo dall'altro col noto sistema di partenza tipo Pescara o Le-Mans.

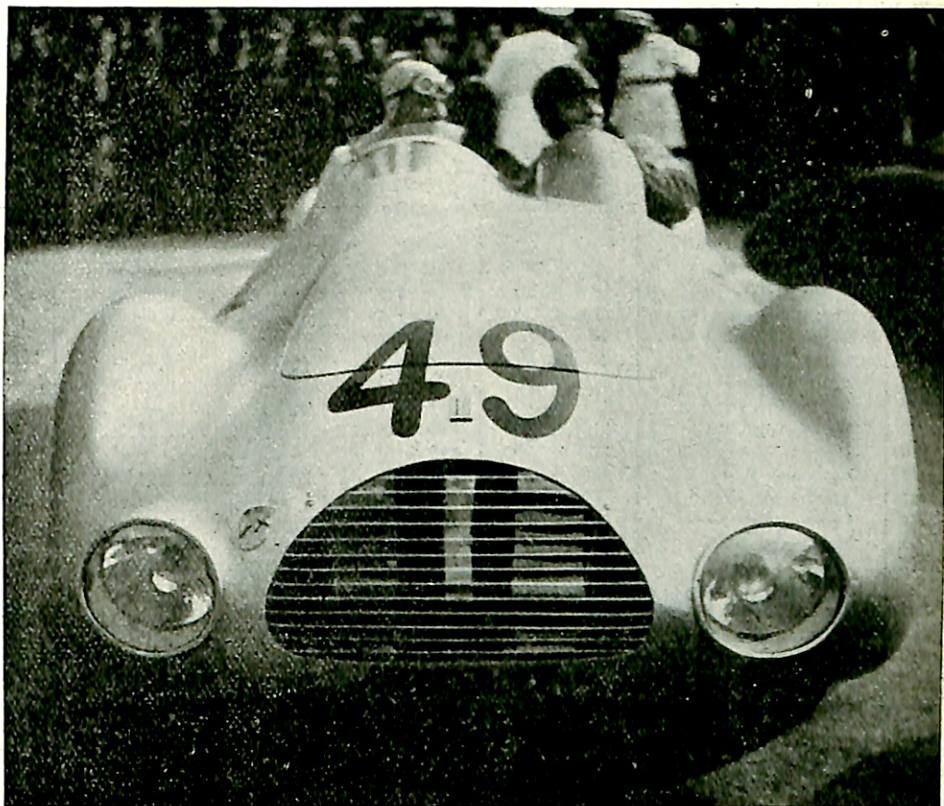
Ecco la massima e per noi quasi esa-

gerata concessione che faremmo ai fautori della partenza in linea.

Un altro argomento spinoso è l'opportunità o meno di obbligare due piloti a bordo di ogni vettura. Se questa regola appariva logica nelle edizioni originali delle 1000 Miglia, e se pure nell'edizione 1940 essa è stata mantenuta forse per legare la tradizione nascente alle nostalgie del passato, noi (e con noi molti corridori che vanno per la maggiore) troviamo inutile esporre obbligatoriamente due persone ai rischi inevitabili di una corsa così veloce e tirata. Si lasci libertà di correre o soli o accompagnati da un meccanico o da un altro pilota.

Sarà facile stabilire un controllo e vedere che siano solo i due piloti titolari a darsi il cambio alla guida della vettura. Ma siamo certi, senza tema di smentite, che una regolamentazione in questo senso non potrà che giovare e rendere più accessibile la partecipazione in massa a questa corsa, che per noi deve rimanere la spina dorsale dell'automobilismo nazionale.

Specialmente per i concorrenti isolati e per i concorrenti esteri, la partecipazione alla nuova 1000 Miglia è sensibilmente più facile ed accessibile di quanto lo fossero le antiche edizioni. Chi ha preso parte alle 1000 Miglia del passato ricorderà senz'altro (anche se con invincibile nostalgia) cosa significasse l'allenamento sul percorso, l'organizzazione dei vari rifornimenti, la spe-



Per soli quattro giri sono rimasti in gara Donati e Massimiani con questa Fiat 1100 che per altro costituisce un bellissimo esemplare di carenatura aerodinamica avvolgente.

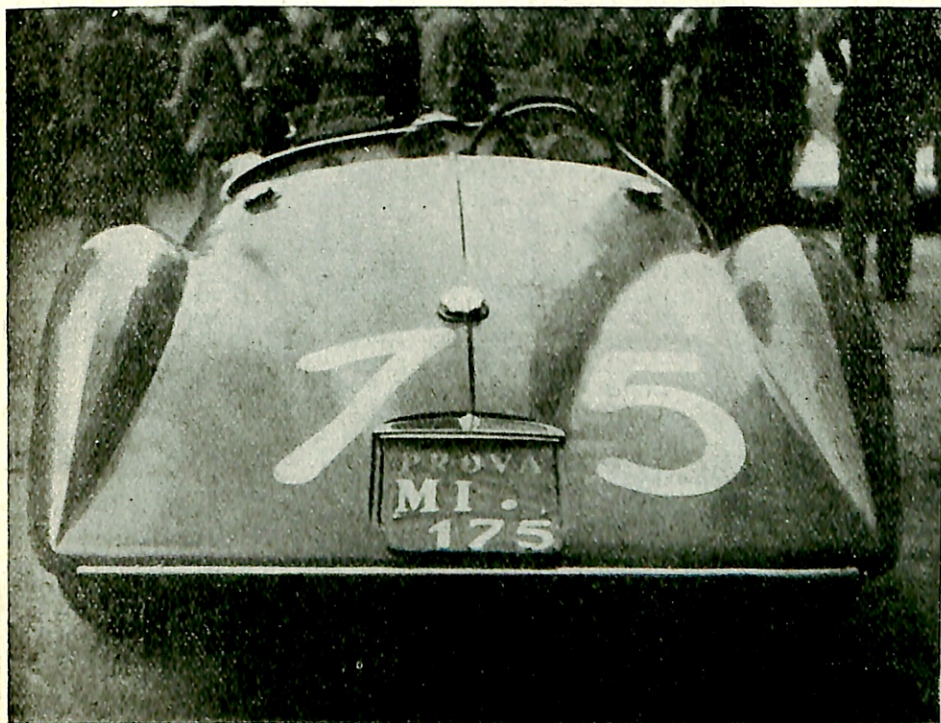
dizione del personale e del materiale. La nuova forma delle 1000 Miglia è certamente più semplice anche dal lato economico oltre che dal lato preparazione. Basti un esempio: un equipaggio partecipante al Primo G. P. Brescia

ha preso possesso della sua macchina il venerdì, ha visitato il percorso per la prima volta ed improvvisato i suoi rifornimenti il sabato., e la domenica ha vinto la sua classe! Una cosa simile una volta non era certo possibile!

Quanto alle macchine che hanno dato vita alla grande corsa se ne è già diffusamente parlato. I risultati, tanto velocistici che di tenuta, sono stati sorprendenti. Precisamente come avevamo previsto su questo colonne, il Primo G. P. Brescia in tutte le classi in cui la gara è stata regolare, si è consacrato la corsa per vetture sport più veloce del mondo e questo titolo torna a vanto delle macchine che hanno reso possibile questo trionfo di tecnica e di sport.

Un po' di statistica spicciola sarà interessante: alla 1000 Miglia hanno partecipato macchine a uno, due, tre, quattro, sei carburatori... e addirittura senza carburatore! (Alludiamo all'iniettore Caproni-Fuscaldo definitivamente affermatosi).

Tutte le macchine, meno una, erano a ruote anteriori indipendenti; tutte, meno una, a valvole in testa. Lo studio delle linee aerodinamiche ha avuto un peso preponderante e il 90 % delle vetture iscritte erano decisamente carenate. Una macchina, anzi, aveva addirittura



Anche nella coda della Astura di Villorosi lo studio dell'andamento dei filetti fluidi è stato assai curato ottenendo questa sagoma che anche esteticamente è molto ben riuscita.

carpito alla tecnica aeronautica il timone di direzione e gli alètoni!... Non sappiamo con quale risultato per velocità dell'ordine dei 130 all'ora al massimo! Delle cinque classi previste, due (fra cui quella assoluta) sono state vin-

te a guida interna. Dei cinque giri più veloci, tre (fra cui quello assoluto) sono appannaggio di vetture chiuse.

Nelle classi 750 c.c. e 1100 c.c., le Fiat hanno ancora una volta meravigliato per un nuovo prodigio di effi-

cienza nel senso più lato della parola. E dire che sebbene Stanguellini e Siata siano dei complessi tecnici perfettamente attrezzati, pure non si può certo parlare di preparazione ufficiale di una grande casa.

1	Haustein-Baumer	<i>B.M.W.</i> 2000	1.00.58.1	Haustein	1.58.15.2	Haustein	2.57.32.2	Haustein	3.54.24.1
2	Comotti-Rosa	<i>Delage</i> 3000	1.02.19.2	Lurani	2.02.46.2	Farina	3.03.23.3	Farina	4.04.54.3
3	Farina-Mambelli	<i>Alfa R.</i> 3000	1.02.32.2	Farina	2.02.56.1	Biondetti	3.04.12.0	Brudes	4.05.27.0
4	Lurani-Cortese	<i>B.M.W.</i> 2000	1.02.32.4	Comotti	2.03.23.0	Comotti	3.04.43.0	Trossi	4.06.44.4
5	Biondetti-Stefani	<i>Alfa R.</i> 3000	1.02.49.4	Biandetti	2.03.44.0	Trossi	3.05.20.0	Biondetti	4.06.45.1
6	Trossi-Lucchi	<i>Alfa R.</i> 3000	1.03.24.3	Brudes	2.04.08.2	Brudes	3.06.02.2	Briem	4.08.58.3
7	Brudes-Roese	<i>B.M.W.</i> 2000	1.04.03.2	Trossi	2.04.34.3	Briem	3.08.28.4	Comotti	4.09.54.3
8	Briem-Richter	<i>B.M.W.</i> 2000	1.04.08.4	Briem	2.05.41.2	Lurani	3.10.03.0	Tassara	4.09.54.3
9	Wencher-Scholtz	<i>B.M.W.</i> 2000	1.05.43.1	Wencher	2.07.52.0	Wencher	3.10.48.4	Wencher	4.10.54.3
10	Tassara-Facetti	<i>Alfa R.</i> 3000	1.08.30.2	Pintacuda	2.10.22.2	Pintacuda	3.11.57.4	Lurani	4.11.45.3
11	Pintacuda-Sancesi	<i>Alfa R.</i> 3000	1.08.33.1	Rangoni	2.20.09.4	Rangoni	3.27.55.4	Pintacuda	4.15.24.3
12	Ascari-Minozzi	« 815 » 1500	1.09.16.3	Leoncini	2.22.56.4	Tassara	3.33.07.1	Rangoni	4.37.53.1
13	Rangoni-Nardi	« 815 » 1500	1.10.15.1	Chioldi	2.24.06.1	Leoncini	3.35.05.0	Leoncini	4.43.31.4
14	Bracco-Casalegno	<i>Lancia</i> 1500	1.12.40.0	Tassar	2.24.13.0	Chioldi	3.35.41.4	Chioldi	4.53.18.2
15	Chioldi-De Zorzi	<i>Alfa R.</i> 3000	1.12.42.4	Cornaggia	2.27.40.1	Cornaggia	3.39.52.1	Cornaggia	4.56.25.3
16	Cornaggia-Cavazzoni	<i>Alfa R.</i> 3000	1.13.28.1	Dusio	2.29.36.0	Ariano	3.43.53.1	Fioruzzi	4.58.03.4
17	Ariano-Porti	<i>Lancia</i> 1500	1.13.39.1	Bertani	2.31.44.3	Fioruzzi	3.46.56.2	Bertani	5.03.35.0
18	Bosco-Balina	<i>Lancia</i> 1500	1.13.49.0	Ariano	2.32.30.0	Bertani	3.49.14.4	Viorbi	5.04.15.3
19	Leoncini-Guidotti	<i>Lancia</i> 1500	1.14.21.1	D'Ambrosio	2.33.14.2	Viorbi	3.50.23.4	Ariano	5.08.23.2
20	Viorbi-Villa	<i>Lancia</i> 1500	1.15.09.4	Ruggieri	2.34.20.3	D'Ambrosio	3.53.16.0	Goriup	5.09.15.2
21	Sette-Nani	<i>Fiat</i> 1100	1.16.13.4	Sette	2.34.47.1	Goriup	3.55.01.1	D'Ambrosio	5.09.48.2
22	Vai-Pinco	<i>Lancia</i> 1500	1.16.48.0	Floruzzi	2.35.30.2	Lanzini	3.56.18.3	Lanzini	5.12.30.1
23	De Martino-Redisma	<i>Lancia</i> 1500	1.17.38.4	Viorbi	2.35.50.3	Ruggiero	3.56.42.2	Zordan	5.17.09.1
24	Dusio-Boninsegni	<i>Alfa R.</i> 3000	1.18.05.3	Goriup	2.36.18.3	Donati	3.57.35.3	Marangoni	5.17.43.4
25	Bertani-Lasagni	<i>Fiat</i> 1100	1.18.26.1	Donati	2.37.14.2	Rossi	3.58.43.3	Rossi	5.19.00.4
26	D'Ambrosio-Guerrini	<i>Lancia</i> 1500	1.18.57.3	Lietti	2.38.50.3	Bassi	3.59.33.3	Ruggiero	5.19.33.2
27	Ruggeri-Danzi	<i>Fiat</i> 1100	1.19.47.1	Ruggiero	2.39.22.4	Zordan	3.59.45.2	Facchetti	5.21.31.3
28	Goriup-Schoss	<i>Fiat</i> 1100	1.19.58.2	Gilera	2.39.31.0	Marangoni	4.00.49.3	Bassi	5.21.46.3
29	Fioruzzi-Sala	<i>Fiat</i> 1100	1.20.38.4	Lanzini	2.39.33.2	Facchetti	4.03.06.4	Clocchiatti	5.23.45.0
30	Lietti-Tettamanti	<i>Fiat</i> 1100	1.21.24.1	Palmieri	2.42.32.2	Arfelli	4.03.20.4	Clocchiatti	5.24.44.0
31	Ruggiero-Wurzbürger	<i>Fiat</i> 1500	1.21.28.1	Bassi	2.43.19.2	Clocchiatti	4.05.13.1	Sette	5.25.28.2
32	Bassi-Furielli	<i>Lancia</i> 1500	1.21.35.2	Adanti	2.43.22.2	Pierini	4.06.45.4	Ruggeri	5.25.28.2
33	Gilera-Zecchini	<i>Fiat</i> 1100	1.21.49.4	Rossi	2.43.24.2	Adanti	4.09.17.1	Pierini	5.27.35.0
34	Donati-Massimiani	<i>Fiat</i> 1100	1.22.25.4	Bonezzi	2.43.31.2	Sette	4.10.05.4	Adanti	5.29.38.1
35	Bonezzi-Arancio	<i>Fiat</i> 1100	1.22.48.1	Clohiatti	2.44.11.0	Sette	4.10.05.4	Arfelli	5.30.34.3
36	Lanzini-Bassi	<i>Fiat</i> 1100	1.22.58.4	Proto	2.51.53.3	Ruggeri	4.12.15.4	Pellini	5.35.56.1
37	Arfelli-Bandini	<i>Fiat</i> 1100	1.23.20.2	Arfelli	2.44.45.3	Monticello	4.12.44.3	Pellini	5.37.29.2
38	Facchetti-Coppellotti	<i>Fiat</i> 1100	1.23.28.3	Facchetti	2.44.46.2	Pellini	4.13.04.0	Proto	5.41.16.1
39	Catanese-	<i>Fiat</i> 1100	1.23.40.2	Pierini	2.46.12.3	Proto	4.15.14.1	Venturelli	5.50.42.4
40	Adanti-Baccarini	<i>Fiat</i> 1100	1.23.52.1	Marangoni	2.46.40.4	Bonezzi	4.18.10.0	Priario	5.53.48.3
41	Palmieri-Bronzoni	<i>Fiat</i> 1100	1.24.42.0	Monticello	2.51.28.1	Priario	4.22.39.1	Cortesi	5.56.53.1
42	Clocchiatti-Clocchiatti	<i>Fiat</i> 1100	1.24.59.3	Priario	2.52.36.1	Gilera	4.23.50.1	Bianchetti	6.06.08.4
43	Pierini-Bosi	<i>Fiat</i> 1100	1.25.05.4	Pellini	2.53.59.3	Cortese	4.25.28.4	Franco	6.15.43.0
44	Zordan-Crivellari	<i>Fiat</i> 1100	1.25.21.2	Vai	2.55.47.2	Venturelli	4.26.04.3	Quadri	6.18.09.1
45	Comirato-Comirato I.	<i>Fiat</i> 1100	1.25.52.4	Venturelli	3.01.08.2	Vai	4.33.21.1	Vai	6.24.03.0
46	Proto-Fiore	<i>Lancia</i> 1500	1.27.11.3	Cortesi	3.03.04.0	Bianchetti	4.36.41.1	Brogli	6.26.03.0
47	Rossi-Giuliani	<i>Fiat</i> 1100	1.28.06.1	Ferniani	3.04.20.0	Franco	4.42.32.2	Forse	6.28.50.1
48	Venturelli-Ceroni	<i>Fiat</i> 750	1.28.45.2	Bianchetti	3.04.27.2	Quadri	4.47.32.3	Bossini	6.31.33.1
49	Priario-Tansa	<i>Fiat</i> 750	1.28.58.4	Franco	3.12.11.4	Forse	4.51.58.3	Bortolon	6.35.15.2
50	Monticello-Zanella	<i>Fiat</i> 1100	1.30.02.4	Quadri	3.12.54.2	Ferniani	4.52.15.4	Lietti	6.43.19.4
51	Marangoni-Moscatelli	<i>Fiat</i> 1100	1.31.37.4	Capra	3.15.43.4	Bossini	4.52.16.0	Porto Flip	6.51.47.2
52	Ferniani-Lama	<i>Fiat</i> 750	1.32.03.1	Brogli	3.16.08.4	Brogli	4.52.16.3	Meomartini	6.56.32.1
53	Cortesi-Parravicini	<i>Fiat</i> 750	1.32.10.4	Bortolon	3.18.32.0	Bortolon	5.00.58.4	Gracco	7.31.05.3
54	Beltracchini-Corradini	<i>Fiat</i> 1100	1.32.50.0	Bossini	3.19.01.0	Porto Flip	5.09.39.1	Pfau	7.33.38.2
55	Bianchetti-Spotti	<i>Fiat</i> 750	1.32.51.3	Forse	3.19.35.2	Meomartini	5.16.08.3		
56	Pellini-Ghelfi	<i>Fiat</i> 1100	1.33.21.3	Pasquini	3.24.43.3	Capra	5.16.10.0		
57	Franco-Civetta	<i>Fiat</i> 750	1.36.17.2	Porto Flip	3.27.05.1	Lietti	5.23.48.2		
58	Carnevali-Faccanoni	<i>Fiat</i> 750	1.36.46.0	Meomartini	3.31.24.4	Pfau	5.34.24.2		
59	Brogli-Crivelli	<i>Fiat</i> 750	1.37.58.1	Pfau	3.33.03.4	Gracco	5.37.42.0		
60	Quadri-Sertorio	<i>Fiat</i> 750	1.38.01.4	Comirato	3.41.00.0	Dusio	6.46.26.3		
61	Capra-Selva	<i>Fiat</i> 750	1.39.03.4	Gracco	3.46.35.0				
62	Placido-Celaseo	<i>Lancia</i> 1500	1.39.14.3	Canestrini	5.06.37.2				
63	Bossini-Foschetti	<i>Fiat</i> 750	1.39.37.1						
64	Bortolon-Monaco	<i>Fiat</i> 750	1.39.46.4						
65	Forse-Chissà	<i>Fiat</i> 750	1.39.59.1						
66	Pasquini-Pasquini	<i>Fiat</i> 750	1.45.14.1						
67	Meomartini-Gatti	<i>Fiat</i> 750	1.45.27.1						
68	Portoflip-Mazza	<i>Fiat</i> 750	1.47.01.1						
69	Pfau-Carraroli	<i>Fiat</i> 750	1.47.33.3						
70	Canestrini-Cattaneo	<i>Alfa R.</i> 3000	1.54.12.1						
71	Gracco-Polidori	<i>Fiat</i> 750	1.55.46.1						
72	Fumagalli-Fumagalli	<i>Fiat</i> 750	10.13.17.1						

Nella classe 1500 c.c., la prova delle « 815 » è stata clamorosa e convincente. Non è cosa da poco il saper disegnare *ex novo* e presentare in soli quattro mesi due esemplari di vetture sportive ad alto rendimento, che si permettono

nella corsa più severa e veloce del mondo di dominare il campo con estrema facilità per i 9/10 della gara, dovendo cedere solo per banalissimi guasti inevitabili in costruzioni nuove e non imputabili certamente al disegno fonda-

mentalmente sano di concetto e di realizzazione. I 174 km. all'ora più volte cronometrati durante la corsa ci dicono che le « 815 » sono già, alla loro prima uscita, le più veloci vetture della loro classe in circolazione.

Haustein 4.52.34.2	Haustein 5.52.29.4	Haustein 6.50.37.2	Haustein 7.52.48.4	Haustein 8.54.46.3
Farina 5.05.02.3	Farina 6.05.16.0	Farina 7.06.49.2	Farina 8.08.01.4	Farina 9.10.16.2
Brudes 5.05.07.3	Brudes 6.07.19.2	Brudes 7.07.52.4	Brudes 8.08.17.1	Brudes 9.13.27.3
Trossi 5.06.48.1	Biondetti 6.08.23.2	Biondetti 7.10.14.3	Biondetti 8.11.03.1	Biondetti 9.13.37.2
Biondetti 5.07.38.1	Briem 6.11.21.	Wencher 7.11.45.0	Wencher 8.12.39.0	Briem 9.16.08.4
Briem 5.09.02.4	Wencher 6.12.04.0	Briem 7.12.02.1	Briem 8.13.29.0	Wencher 9.17.15.4
Tassara 5.10.31.2	Pintacuda 6.17.00.2	Pintacuda 7.20.33.2	Pintacuda 8.22.20.4	Pintacuda 9.25.47.2
Comotti 5.10.31.2	Trossi 6.21.45.1	Trossi 7.23.52.1	Trossi 8.24.01.4	Trossi 9.36.55.3
Wencher 5.10.42.4	Lurani 6.28.28.2	Lurani 7.30.37.0	Chiodi 9.54.19.1	Fioruzzi 11.11.47.1
Pintacuda 5.15.59.0	Comotti 6.48.33.1	Rangoni 8.09.38.3	Fioruzzi 10.00.42.3	Bertari 11.16.44.1
Lurani 5.23.02.3	Rangoni 6.56.37.4	Leoncini 8.11.37.4	Bertani 10.02.15.3	Marangoni 11.29.07.1
Rangoni 5.47.12.3	Leoncini 7.02.50.4	Chiodi 8.34.49.1	Pierini 10.03.27.1	Zordan 11.44.29.1
Leoncini 5.51.43.1	Chiodi 7.20.00.3	Fioruzzi 8.43.11.1	Marangoni 10.14.16.0	Lanzini 11.45.30.1
Chiodi 6.06.25.3	Cornaggia 7.26.02.3	Bertani 8.49.43.1	Lanzini 10.25.35.3	Ruggeri 11.53.24.1
Cornaggia 6.08.53.4	Fioruzzi 7.30.22.4	Cornaggia 8.50.57.2	Zordan 10.27.14.4	Rossi 11.57.45.0
Fioruzzi 6.12.06.2	Bertani 7.36.25.3	Marangoni 9.01.00.2	D'Ambrosio 10.27.35.1	Facchetti 12.09.20.4
Bertani 6.16.17.2	D'Ambrosio 7.44.50.3	Lanzini 9.05.23.1	Ruggiero 10.32.07.4	
D'Ambrosio 6.26.28.4	Marangoni 7.45.10.4	D'Ambrosio 9.05.56.0	Bassi 10.35.02.3	
Ariano 6.27.59.1	Lanzini 7.48.34.2	Zordan 9.09.24.0	Rossi 10.35.59.3	
Lanzini 6.31.41.2	Zordan 7.52.25.4	Ruggiero 9.14.27.2	Ruggeri 10.37.20.4	
Marangoni 6.31.44.2	Rossi 7.55.44.2	Rossi 9.15.15.0	Clocchiatti 10.39.50.4	
Sette 6.36.17.0	Ruggiero 7.59.08.1	Bassi 9.17.30.4	Facchetti 10.49.00.0	
Zordan 6.36.24.3	Bassi 8.00.23.0	Clocchiatti 9.20.21.0	Adanti 10.52.20.0	
Rossi 6.36.49.1	Clocchiatti 8.01.38.3	Ruggeri 9.22.25.0	Monticello 11.11.08.0	
Ruggiero 6.38.50.0	Facchetti 8.04.51.1	Facchetti 9.25.43.4	Pellini 11.16.51.3	
Bassi 6.38.56.4	Ruggeri 8.09.05.3	Adanti 9.33.41.1	Priario 11.34.36.4	
Clocchiatti 6.41.36.3	Adanti 8.13.04.2	Pierini 9.40.36.4	Venturelli 11.34.52.2	
Facchetti 6.46.14.0	Pierini 8.17.00.4	Monticello 9.47.44.3	Cortesi 11.44.56.0	
Goriup 6.46.59.1	Monticello 8.23.27.4	Pellini 9.54.36.1	Quadri 12.02.29.3	
Arfelli 6.51.40.4	Pellini 8.25.39.4	Proto 9.57.40.0	Lietti 12.05.05.1	
Ruggeri 6.53.39.4	Proto 8.32.53.2	Cortesi 10.10.32.3	Franco 12.22.19.4	
Pierini 6.54.38.2	Venturelli 8.46.00.2	Venturelli 10.12.05.2	Forse 12.46.07.2	
Adanti 6.55.27.2	Cortesi 8.47.28.2	Priario 10.13.04.1	Bortolon 12.47.05.3	
Pellini 6.55.47.4	Priario 8.50.53.1	Quadri 10.39.37.2		
Monticello 6.58.39.1	Goriup 8.53.02.2	Lietti 10.42.27.1		
Proto 7.05.00.3	Arfelli 8.53.59.2	Franco 10.49.00.2		
Venturelli 7.18.11.2	Quadri 9.11.45.1	Bianchetti 11.00.00.3		
Cortesi 7.23.52.0	Franco 9.18.35.1	Forse 11.09.44.1		
Priario 7.25.55.3	Lietti 9.25.09.0	Bortolon 11.16.11.0		
Bianchetti 7.34.32.1	Bianchetti 9.30.18.1	Bossini 11.40.04.0		
Quadri 7.41.08.1	Forse 9.36.40.3	Meomartini 12.09.51.4		
Franco 7.46.31.4	Bossini 9.40.53.0	Gracco 12.56.33.4		
Brogli 7.59.42.1	Bortolon 9.42.16.2	Pfau 13.22.55.0		
Forse 8.03.27.4	Sette 9.52.22.1			
Bossini 8.04.55.1	Meomartini 10.18.58.2			
Lietti 8.07.35.1	Gracco 11.04.22.0			
Bortolon 8.09.25.0	Pfau 11.14.11.3			
Meomartini 8.39.44.1				
Vai 8.58.30.0				
Gracco 9.16.21.3				
Meomartini 9.21.27.4				

Il panorama del Gran Premio Brescia delle Mille Miglia visto attraverso la posizione, giro per giro, dei vari concorrenti classificati in ordine progressivo rispetto ai tempi assoluti. I nomi stampati in neretto sono quelli dei primi di ogni classe durante i singoli giri. Nel nono ed ultimo giro non figurano i concorrenti della classe 750 c.c. che per regolamento dovevano compiere solo 8 giri e tutti quei concorrenti che gli organizzatori fermarono dopo l'arrivo del vincitore e che non avevano ancora iniziato l'ultimo giro.

Le *Lancia-Aprilia* hanno dovuto cedere senza poter dare l'esatta misura delle loro possibilità, anche perchè inesplicabilmente attardate da incidenti di gomme. Attendiamo quindi queste vetture alla prova d'appello. Se la vittoria morale della classe 1500 è della « 815 », la vittoria effettiva è della *Lancia-Aprilia* e non si deve dimenticare che fra il giro più veloce della « 815 » di Rangoni, che è anche il primato della classe e il giro più veloce della *Aprilia* di Leoncini-Guidotti, non vi è che la differenza minima di soli 25 secondi! Il che lascia aperta la porta alle più avvincenti rivincite.

Le due litri *BMW* hanno stupito la maggioranza che non credeva a quanto anche noi più o meno velatamente avevamo affermato. Con una potenza effettiva di oltre 130 HP nelle condizioni di utilizzazione della corsa e con un peso di 600 kg. a vuoto per le tre vetture aperte e di poco più di 700 kg. per le vetture chiuse, si è ottenuto un rapporto peso-potenza che mai è stato raggiunto da vetture sport senza compressore. Da questo assioma alla vittoria assoluta il passo è breve. E le *BMW* possono ringraziare le condizioni atmosferiche assolutamente ideali, che hanno permesso la utilizzazione completa delle grandi doti della macchina.

Credo di poter affermare che se avesse piovuto, la corsa si sarebbe risolta in una vittoria totalitaria di *Alfa Romeo*. La nostra macchina, l'unica delle *BMW* a non finire la corsa, ha avuto fin dall'inizio delle banalissime noie alle pompe elettriche d'alimentazione e poi alla circolazione dell'olio, che ne hanno arrestato la marcia. Ma anche questa vettura, sebbene duramente provata, non ha ceduto e subito dopo la corsa, resa efficiente la valvolina della lubrificazione e rimesso in opera l'impianto d'alimentazione, ha dato la prova di essere intatta. E' indubbio che le *BMW* hanno dimostrato un grado di preparazione superlativo e una tenuta a prova di bomba.

Nella classe maggiore le *Alfa Romeo*

2500 c.c. escono dalla lotta con tutti gli onori anche se superate nel confronto assoluto dalle vetture germaniche. Nonostante la corsa tirata senza misericordia da cima a fondo tutte le *Alfa Romeo* partite sono giunte al traguardo senza accusare la benchè minima incertezza. E' un risultato eccezionale che rivela le doti di completa sicurezza, regolarità e solidità di questo nostro prodotto. Come abbiamo già detto, le condizioni ambientali della corsa sono state a totale vantaggio delle *B.M.W.* Se avesse piovuto le *Alfa Romeo* avrebbero potuto far risaltare la loro superiore stabilità e tenuta di strada di vetture complete e adatte a qualsiasi impiego e la vittoria sarebbe stata loro. E' significativo che anche una vettura estranea alla squadra ufficiale, la 2500 pilotata dall'ottimo Tassara, abbia girato in soli 33 secondi di ritardo sul primato di Trossi sul giro! Questo dimostra che tutte le *Alfa Romeo* sono uguali e costanti nel loro magnifico rendimento oltre che facilmente accessibili a piloti anche non allenatissimi. Anche la prova regolare del neo cons. naz. Chiodi sull'*Alfa* 2500 c.c. ad iniettore Caproni-Fuscaldo e a carburante autarchico ha pienamente convinto.

La *Lancia Astura* di Villoresi non ha potuto essere al via come pure la *Fiat* 2800 c.c. Le *Délagé* hanno ceduto perchè a corto della preparazione metodica ed accurata che richiede una corsa così dura come il 1° G. P. Brescia. Comotti-Rosa hanno dimostrato di poter agevolmente tenere l'andatura delle *Alfa Romeo* girando negli stessi tempi e se la coppia Taruffi-Chinetti che aveva a disposizione la più veloce delle due vetture francesi avesse potuto sfruttare il suo mezzo, avremmo potuto farci un'idea esatta di queste macchine che rappresentano comunque delle vetture solidamente concepite e dotate di ottimo spunto.

Delle gomme c'è poco da dire. Le Continental delle *B.M.W.* e le Pirelli delle *Alfa Romeo* ufficiali non hanno accusato danni salvo una sola. Invece

molti inesplicabili « dechappages » hanno notevolmente influito sui risultati delle altre vetture anche e soprattutto nelle classi inferiori. Perchè? Sono casi che capitano qualche volta nelle corse e che non trovano alcuna giustificazione o ragione. Non è certo colpa della nostra pregiata e giustamente famosa industria dei pneumatici che sappiamo capace di allestire gomme perfette, sicure e capaci di qualsiasi prestazione.

Le carrozzerie hanno tutte assolto al loro compito in modo encomiabile e la nostra « Touring » vanta un successo qualitativo molto significativo. 1° e 2° posto assoluto, 3 primati di classe sul giro compreso il primato assoluto, 2 vittorie di classe. Un bel serto trionfale!

Dei piloti non possiamo che dire bene anzi benissimo. Tutti, giovani ed anziani, assi e principianti si sono prodigati con passione inesauribile e tenacia volitiva ed hanno gareggiato molto cavallerescamente. Abbiamo sentito qualche voce che insinuava: « ah! se ci fosse stato Nuvolari!... » come per associare la mancata vittoria delle *Alfa Romeo* colla mancata partecipazione dell'asso nazionale.

Nulla di più ingiusto e di meno ragionevole! Anche Nuvolari non avrebbe potuto fare di più di quello che han fatto Farina soprattutto ed i suoi compagni. Hanno tutti tirato a fondo e senza risparmio e neppure il Padre Eterno avrebbe potuto colmare l'inesorabile distacco di 1 o 2 secondi al chilometro che le *B.M.W.* rosicchiavano alle *Alfa Romeo*.

Abbiamo ora finito la nostra breve rassegna retrospettiva e chiudiamo quindi il sipario su questa formidabile manifestazione col segreto proposito di poter ancora una volta essere nel 1941 al traguardo di partenza, e possibilmente anche a quello d'arrivo, per poter contribuire colla nostra inguaribile passione al sicuro successo della più bella corsa del mondo.

Ing. Giovannino Lurani.

RADIOMARELLI
L'APPARECCHIO PIÙ DIFFUSO IN ITALIA