

S'impone il ritorno alle origini della "MILLE MIGLIA", gara di qualità e non di quantità

« Croce e delizia » di tutti gli sportivi dell'automobile, è la Mille Miglia, e particolarmente lo è di noi, suoi fervidi ammiratori di lunga data, che vorremmo poterla amorosamente sviscerare in ogni suo particolare, scovarne gli aspetti più interessanti e caratteristici, trarne gli insegnamenti, commentarne l'essenza e finalmente, in piena umiltà ma con indiscutibile passione, vedere di correggerne i lati che riteniamo deboli e criticabili.

Anni or sono avevamo scritto che la Mille Miglia si doveva salvare da pericolosi sbandamenti e gli amici bresciani ci avevano compatito affermando che la Mille Miglia non aveva bisogno di medici che la volessero curare, data la sua ferrea salute.

Oggi ancora osiamo affermare che una critica costruttiva alla Mille Miglia, che è una autentica « repubblica nella repubblica » data la sua indomabile e spesso ingiustificabile indipendenza da ogni logica coercizione regolamentare nazionale ed internazionale, sia più indispensabile che utile. Proprio oggi quando da molte parti ormai ci si domanda se è possibile e conveniente continuare sulla strada su cui la Mille Miglia si è messa.

« Croce e delizia » è la Mille Miglia anche per i giornalisti come noi, che vorremmo poterne fare una critica documentata e precisa e che invece non lo possiamo. I giornali quotidiani escono il giorno dopo la grande corsa, parlando « a caldo » della veemente contesa per l'ambitissima vittoria assoluta, commentano i risultati alla luce delle prime frammentarie classifiche ed hanno il pregio dell'informazione immediata.

Noi che scriviamo queste note « a freddo » ma sempre a meno di 8 giorni dopo la corsa, non siamo ancora in grado di potere conoscere tutti i dettagli che interesserebbero i nostri lettori e riteniamo che sia impossibile poter fare un quadro veramente completo della corsa se non quando ormai essa già sarà stata superata, nell'interesse generale e particolare, da tante altre compe-

tizioni che ne avranno confermato oppure corretto i risultati.

E' questa una grande debolezza della Mille Miglia, debolezza dovuta alla sua elefantasca struttura che ne fa ormai una manifestazione di tale smisurata dimensione da sfuggire quasi al controllo dei suoi stessi organizzatori.

E' stato asserito, non saprei se veramente sul serio, che l'amico Renzo Castagneto abbia detto che il suo traguardo è una Mille Miglia con mille concorrenti. Altri avrebbero sentito Castagneto dire che se anche i cani potessero correre alla Mille Miglia, lui sarebbe lietoissimo di applicare loro un numero sotto la coda e farli partire. Spiritosità queste che per altro indicano un sistema che a nostro parere è controproducente a tutti gli effetti sportivi, tecnici e pratici e che forse ha un solo lato buono: quello prosaicamente finanziario.

I creatori della Mille Miglia nel lontano inverno 1926-1927 sono stati il compianto amico Mazzotti, Ajmo Maggi, Giovanni Canestrini e Renzo Castagneto. Fra i tre superstiti, sappiamo che Canestrini è anch'egli del parere riformatore e limitativo. Canestrini ha chiaramente scritto che ritiene indispensabile un ritorno alle origini o quanto meno una contrazione di partecipanti facilmente ottenibile con svariati criteri. Canestrini si è nettamente espresso proprio alla vigilia della corsa, per una Mille Miglia di qualità più che di massa e noi ci siamo più volte altrettanto chiaramente manifestati in passato per l'identico indirizzo.

Purtroppo a Brescia si pensa il contrario e si agisce in senso macroscopico tendendo, anche per evidenti ragioni materiali, ad una corsa numerica in cui centinaia di concorrenti fanno da coro spesso anonimo ai pochissimi protagonisti.

Sono cose che fanno riflettere e meditare sull'avvenire della nostra più bella corsa. Dico « nostra » perché



Come tutti gli anni l'obiettivo ha voluto eternare in questa fotografia l'attimo maggiormente significativo ed agognato della più fascinosa corsa automobilistica del mondo. Nella cornice umana del viale Rebuffone di Brescia l'argentea Mercedes 300 S.R.L. di Stirling Moss sta infatti per strecciare sulla linea del traguardo. Sarà un trionfo memorabile!

un capolavoro non è più una privata ed egemonica proprietà degli autori, ma diventa prezioso patrimonio generale. Non è giusto che ci si auto-proclami despota della Mille Miglia per diritto divino, all'infuori delle evidenti necessità, disposizioni regolamentari ed opportunità di ordine pubblico.

Vale la pena di esaminare anzitutto il Regolamento. Dalle 5 classi delle Mille Miglia originali, siamo arrivati oggi a ben 12 classifiche ufficiali, a cui si devono sommare altre 10 classifiche speciali altrettanto ufficiali ed ancora una del tutto arbitraria aggiunta all'ultimo momento. Inutile dire che molte di queste classifiche apparivano chiaramente previste per allettare certi concorrenti esteri, come ad esempio quella per

le vetture Diesel, quella per le «Vetture Sport aperte con limite di prezzo di 2.000.000 lire» predisposta proprio per le Austin Healey, quella per le vetture 1800 cc. Turismo ecc. ecc. Mancava dunque proprio la classifica per... i cani auspiciati da Castagneto. 23 (ventitrè) classifiche dunque, oltre a quella all'Indice di Prestazione, ci sembrano addirittura una esagerazione inflazionistica ed uno svuotamento di importanza delle vittorie e dello stesso contenuto della Mille Miglia.

Discutibile poi l'inedito sistema di far correre in una unica Categoria le vetture da Gran Turismo e quelle da Turismo Normale quando era assai più logico che le Gran Turismo venissero eventualmente accoppiate a quelle da Turismo Speciale. Queste dunque le premesse regolamentari al momento della partenza.

Battuto il record delle iscrizioni, (652) e questo risultato che certamente conferma la ognora crescente popolarità della Mille Miglia, avrà fatto indubbiamente piacere ai fautori della Mille Miglia totalitaria. Comunque al traguardo di partenza di Brescia, c'erano tutti i «grandi» del momento fatta eccezione per Ascari, Villorosi, Farina e Behra, il cui apporto sarebbe stato prezioso per la difesa dei colori italiani e che erano assenti per varie note ragioni. Schieramento quindi imponente in cui facevano spicco gli squadroni ufficiali.

Il sorteggio di partenza eseguito il 26 aprile, operazione significativa e spesso decisiva agli effetti delle vicende della corsa, è apparso ormai come una cerimonia sorpassata, dato che ancora a meno di 10 ore dalla



Non è impresa di tutti a soli 26 anni vincere una Mille Miglia e tanto meno alla maniera strepitosa con cui Stirling Moss l'ha portata a termine. Eppure il giovane asso britannico, che qui vediamo accanto al coequipier Mr. Jenkinson, ora che ha concluso meravigliosamente la sua improba fatica si sente più a disagio di quando volava a velocità da Gran Premio sulle libere strade italiane.

partenza, certi partecipanti sono stati «sistemati» in extremis al posto delle «X» compiacenti che aspettavano di essere utilizzate in fondo ad ogni classe e categoria, ossia nelle posizioni di partenza più favorevoli.

Brillante l'artificio di fare estrarre a sorte delle ipotetiche «secondo guide», per poter scegliere gli schieramenti più opportuni delle «prime guide», partite poi a loro volta senza secondo pilota! Espediente forse regolamentarmente ineccepibile, ma non molto convincente nella sua linearità.

Quanto poi alle ammissioni nelle varie classi e categorie, se ne sono viste delle belle. Mentre per i concorrenti stranieri non vi sono state difficoltà e discussioni, nel caso di certi concorrenti italiani le cose si sono svolte diversamente ed in diversi casi certe vetture non sono sta-

te ammesse nelle categorie e classi dove avevano pieno diritto di appartenenza e dove una precisazione della CSAI li indicava come chiaramente assegnabili, e questo per la presa di posizione del tutto personale di chi si ritiene «padrone» della Mille Miglia.

La Mille Miglia è un poco il Giro d'Italia motociclistico, ossia in entrambi i casi, si tratta di manifestazioni eccezionali in cui la passione e l'importanza della posta in giuoco accentuano al massimo le divergenze di opinione e focalizzano le manchevolezze dei regolamenti.

Alla Mille Miglia si è appunto manifestata in stile macroscopico la indiscutibile carenza delle attuali regolamentazioni internazionali, carenza anche aumentata dalle arbitrarie interpretazioni nazionali. A questo aggiungete una terza e personalistica

interpretazione bresciana che ha beffeggiato l'autorevole intervento della CSAI, creando appunto quello che abbiamo già detto, ossia la «repubblica nella repubblica», ed ecco servito caldo caldo il piatto del disorientamento classificatorio rivelatosi a Brescia in forma che non si può più oltre tollerare e che invano una classe «fasulla» (per usare il termine con cui l'ha chiamata un autorevole esponente del massimo ente reggitore del nostro sport) istituita in spregio di ogni prassi regolamentare all'ultimo istante, ha cercato di tamponare.

Abbiamo qui sotto i nostri occhi le classifiche ufficiali diramate dopo la corsa in cui alla fine, appare anche una ulteriore ed inattesa serie di classifiche che nessun regolamento aveva previsto e che porta il numero di queste all'astronomico tota-

le di ben 27 (ventisette) aggiungendo classifiche per le 350 cc. (Isotta) per le 500 cc. (Citroën) ecc. ecc. Gradita sorpresa per i premiati, ma comunque cosa poco consona alla nobiltà di una corsa come la Mille Miglia, alla quale il commento intitolato «Un prix pour chacun» apparso sul più titolato quotidiano sportivo francese, non apporta certo il crisma della serietà. Un «premio per tutti» può far piacere ai molti premiati, ma senza dubbio toglie prestigio e valore al premio stesso.

Nella pletora delle iscrizioni, molte, non perfezionate, alcune mai trascritte, alcune mai tempestivamente ricevute, spesso si vede che un concorrente «X» su vettura «X», alla partenza si rivela ad esempio per un tale Rossi su Alfa Romeo, che poi via via si trasforma in Bianchi su Fiat, per poi essere magari classificato come Verdi su Lancia. Errori che poi in molti casi vengono corretti. Rimane per altro classico il caso di quel quotato concorrente che, partito un paio d'anni or sono con Lancia al posto di Alfa Romeo (come figurava negli elenchi ufficiali) e con una misteriosa «X» al posto del nome, finì col vincere la sua classe anche perché i segnalatori e reggitori di corsa dell'Alfa Romeo credevano che quel tal numero coresse con Alfa Romeo e non essendosi accorti che invece si trattava di un «cannoncino» sulla vettura avversaria, non avevano predisposto l'offensiva per parare il colpo! Cose queste che indubbiamente nuocciono alla regolarità della competizione ed alla chiarezza del suo svolgimento e delle sue risultanze.

Per molti piloti, la Mille Miglia, invece di essere quello che dovrebbe essere, ossia un vero e proprio «esame di laurea» da affrontarsi dopo lungo tirocinio di studio e preparazione sportiva sia tecnica che psicologica e fisica, rappresenta addirittura la corsa di debutto. E' una deformazione dello scopo della Mille Miglia e della sua grandissima importanza, deformazione che si riflette anche sugli incidenti di strada che nessuna statistica specifica può mai veramente controllare. La Mille Miglia come è oggi congegnata, con oltre mezzo migliaio di vetture lanciate su di un percorso di circa 1600 chilometri, prevede quindi 800.000 chilometri di percorrenza totale in

corsa, e gli incidenti di strada sono inevitabili e statisticamente prevedibili.

Per altro è altrettanto vero che i più gravi incidenti per i corridori e specialmente per il pubblico, sono quasi sempre causati non dalle macchine più veloci oppure dai corridori di primissimo piano, ma da concorrenti oscuri e non sufficientemente provveduti. Solamente il 5 maggio abbiamo letto su di un autorevole quotidiano sportivo la notizia dello incidente mortale nei pressi di Teramo, incidente che nessun ufficio Stampa si è sognato di comunicare, ed invece abbiamo letto già al lunedì, in prima pagina del massimo quotidiano politico, la notizia di ben 15 persone fra cui 11 bambini, investiti e feriti da una sola vettura, una macchina del tutto tagliata fuori da qualsiasi possibilità. La legione di santi che protegge la Mille Miglia, ha voluto che non si riproducesse questa volta nei pressi di Padova la tragedia di Bologna nel 1938, anche essa causata da una semplice Lancia Aprilia di nessuna importanza agli effetti della corsa, tragedia che provocò allora, di fronte allo sgomento dell'opinione pubblica, la sospensione della serie delle corse su strada.

Se i 15 travolti non fossero stati semplicemente feriti ma fossero morti, come accadde nel 1938 e come potrebbe accadere in forma multipla più che mai anche oggi, quando il numero dei partecipanti risulta moltiplicato per 4 o 5 volte nei confronti del 1938 e le velocità sono anch'esse aumentate mentre non altrettanto si può dire della preparazione dei piloti, quale titolo avrebbe messo in prima pagina il quotidiano politico e quali sarebbero state le conseguenze?...

Il significativo processo Ascari dello scorso anno e le responsabilità di tutti, organizzatori, concorrenti e conduttori, sono sempre autentiche realtà e devono logicamente impressionare e far pensare. Se osiamo criticare esplicitamente la Mille Miglia nella sua odierna impostazione, non è per ostilità personale o per qualsiasi altra ragione recondita, ma solamente perché amiamo questa corsa alla quale in 20 anni abbiamo partecipato ben 9 volte e non indegnamente, e la vogliamo preservare.

Molti che oggi inneggiano alla corsa spettacolosa (e formidabilmente

spettacolosa la Mille Miglia lo è) sono pronti a gridare il «Crucifige» non appena il vento girasse e la protezione degli dei si facesse per un istante meno efficace. Lo ricordino gli amici di Brescia e ci pensino.

Commentatori stranieri si sono stupiti che si possa letteralmente paralizzare la circolazione su arterie vitali per i traffici italiani, per decine di ore e dubitano che si possa continuare indefinitamente su questa strada. Dubitiamo anche noi ed anche per questa ragione, sommata alle altre che riteniamo valide e ragionevoli, ci schieriamo ancora decisamente per una radicale trasformazione della grande corsa in una selezionatissima competizione di qualità. Il prestigio e l'importanza della nostra Mille Miglia non avrebbero che da guadagnarne.

Confessiamo per altro francamente, che in noi stessi esiste un netto dualismo di opinioni di fronte alla Mille Miglia. Da una parte esiste il ragionamento che ci fa freddamente calcolare il rischio, vedere i punti criticabili, mettere il dito sulle pecche che crediamo di individuare, notare le carenze regolamentari, deplorare certe soggettive larghezze e prese di posizione.

Dall'altro lato esiste nel nostro cuore un entusiasmo sgomento forse, ma commosso e profondamente sentito, per questa incredibile e fenomenale manifestazione che mette in gara ogni sorta di veicolo che abbia 4 ruote, ogni sorta di automobile di qualsiasi prezzo, ogni sorta di pilota, dall'asso campione del mondo al possessore di una patente di guida ancora umida d'inchiostro, e che appassiona milioni di persone.

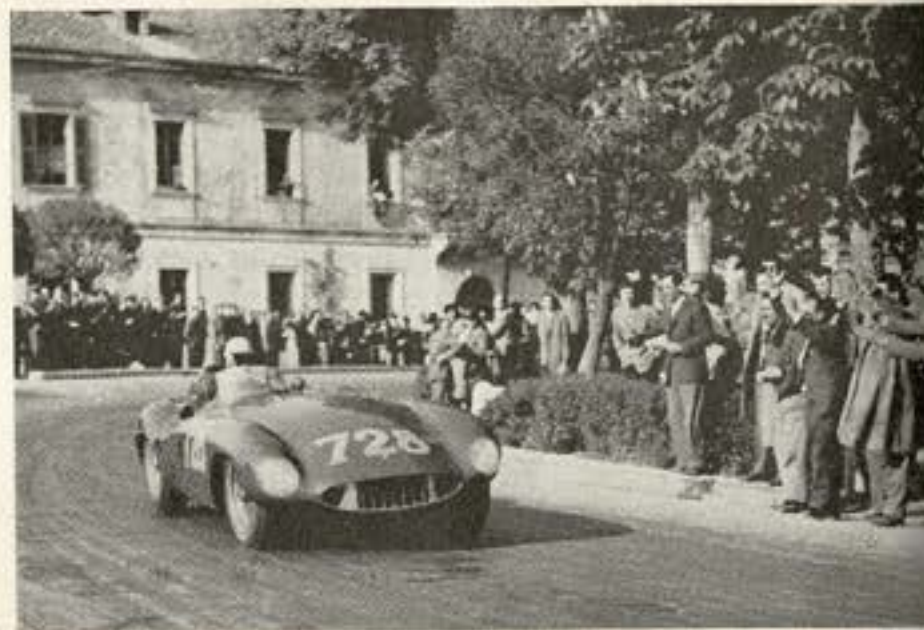
E' veramente inimitabile questa Mille Miglia, che troppe imitazioni ha avuto specialmente da noi, autentica fucina di eroiche gesta spesso oscure ma non per questo meno meritevoli di ammirazione!

Il notissimo giornalista Jacques Ixès ha scritto:

Une Mille Miles, c'est toute une vie résumée dans l'espace de douze heures; c'est le recours intense de une aventure aussi complète que le voyage de Marco Polo ou le périple de Magellan; c'est encore une petite pierre de plus ajoutée à l'édifice de la conquête de l'impossible par cet étrange bipède avide d'infini qui se nomme être humain.



L'unico italiano che avrebbe potuto contrastare il passo alle fortissime Mercedes, è stato eliminato per la rottura della pompa dell'olio proprio quando tutto lasciava prevedere un suo entusiasmante serrate finale. E' chiaro che stiamo parlando dell'asso romano Piero Taruffi, rivelatosi ancora una volta impareggiabile stradista. Presentiamo due fasi della sua avvincente quanto sfortunata gara. In alto, Taruffi, alla guida della Ferrari 3750 cc. ad un controllo volante; di fianco, un acclamato passaggio per le strade di Ravenna.



Une Mille Miles est peut-être un déchainement de déraison...

Mais que la folie sportive est belle quand elle est aussi héroïque!

E' logico che questa nostra grandiosa corsa ispiri questi ditirambici sentimenti che sono poi anche i nostri. E' vero che quando ci troviamo sul viale Rebuffone e vediamo par-

tire i nostri più giovani colleghi di un tempo verso la bella avventura, i nostri occhi luccicano per una ineguagliabile nostalgia, ma ora che non siamo più giovani e forse non più dinamici come gli amici bresciani, pensiamo alla frase di Jacques Ixès che si chiede se la Mille Miglia non sia uno «scatenarsi di pazzia»!

Sia comunque ben chiaro che noi non siamo detrattori od avversari della Mille Miglia, ma solamente ansiosi del suo destino e per questo non pavidati di esprimere il nostro pensie-



Con lo sguardo atteggiato ad un fuggitivo agguato di vittoria, Taruffi posa sotto l'insegna della più fascinosa corsa del mondo.

ro anche se questo ci procurerà impopolarità ed inimicizie che per altro chi vorrà capire e serenamente giudicare troverà giustificabili.

La gigantesca gara dominata dalle vetture straniere

Di fronte al gran numero delle Categorie e Classi, noi ci sentiamo incapaci di farne una analisi precisa poiché non sappiamo proprio come selezionare le svariate performances per esempio fra ben 3 classifiche che vedono tutte e tre al primo posto delle Fiat 1100 arrivate rispettivamente ad oltre 109, 112, 115 chilometri all'ora e quindi ci limiteremo a parlare succintamente di quello che è stata l'essenza vera e propria della corsa.

Quattro industrie europee si sono affrontate nella Mille Miglia, ma in condizioni non pari.

Quella italiana, per la vittoria assoluta poteva contare solamente sulle forze dell'artigiano Ferrari (come egli stesso ama chiamarsi) mentre la Maserati, con la sua solitaria vettura « 3 litri » affidata al suo più giovane corridore, non poteva che essere considerata « outsider » di classe, ma pur sempre outsider.

Ferrari aveva schierato al « via » una squadra poderosa formata da Castellotti in piena forma, da Piero Taruffi preparatissimo e consapevole del tremendo compito affidatogli, da Umberto Maglioli che purtroppo ancora risentiva del recente incidente toccatogli, e da Paolo Marzotto, l'estroso puledro capace dei più spettacolosi exploits. Mentre Castellotti portava al debutto il nuovo motore di 4400 cc. tipo « Indianapolis » sempre a 6 cil. e derivato dal motore 4 cil. « 3 litri », gli altri cannoni di Ferrari guidavano le poderose 6 cil. 3750 cc. già vittoriosamente collaudate. A queste 4 vetture, che potevano logicamente aspirare alla vittoria assoluta, aggiungete le 4 cil. « 3 litri » di Carini e Sighinolfi oltre a quella di Luglio.

La potentissima 4 litri e mezzo di Castellotti, aveva subito un guasto al motore all'immediata vigilia e così all'ultimo momento era stato montato un motore di prova già molto sfruttato. La vettura di Marzotto montava un rapporto più lungo di quella degli altri colleghi ed aveva un vantaggio di circa 20 chilometri in velocità pura su quella di Taruffi.

Come abbiamo già detto, Taruffi e Castellotti erano preparatissimi, discretamente Marzotto, Maglioli costituiva la carta di riserva. All'ultimo momento Ferrari, aderendo ai desideri dei suoi corridori, aveva optato per le gomme Pirelli invece che per le Englebert, sulle vetture 6 cilindri. Tutte queste macchine montavano anteriormente e posteriormente dei cerchi di 16 pollici anche in vista della preparazione per la « 24 ore » di Le Mans dove, come è noto, sono prescritti cerchi anteriori e posteriori di uguale misura.

Le gomme montate posteriormente su tutte le vetture 6 cil. erano di 7.00 x 16.00 ed anteriormente di 5.50 x 16.00. I tecnici della Pirelli avevano suggerito di montare ruote di 17 pollici posteriormente, ma la ristrettezza del tempo a disposizione e le carrozzerie previste per ruote più piccole, non permettevano la tempestiva sostituzione.

Comunque la squadra di Ferrari era ben preparata ed il tenacissimo costruttore di Maranello aveva fatto tutto quanto fosse lecito attendersi da lui, ed anche di più.

Altra cosa i tedeschi. Quando diremo che dal mese di novembre 1954 la Mille Miglia era il chiodo fisso della Mercedes, e che la corsa è costata una cinquantina di milioni solamente per la partecipazione materiale e che oltre 60 persone specializzate sono state mobilitate, è detto quanto basta per capire quali mezzi fossero stati messi in campo. Le 4 vetture Mercedes in gara, tutte omogenee e perfettamente preparate nei più piccoli dettagli come delicatissimi ordigni di precisione, curate nei minimi particolari, nel confort del posto di guida, nella sistemazione di strumenti, parabrezza ecc. in modo eccezionale, erano sperimentatissime ed anche le gomme Continental avevano subito collaudi completi. Anche gli uomini dovevano considerarsi di una linea superiore ai nostri, poiché Fangio e Moss, preparatissimi ed allenatissimi, conoscevano il percorso come i più preparati dei nostri e così Kling, veterano di Mille Miglia e Hermann. Lo squadrone tedesco era quindi favorito sulla carta ed era logico.

Per la vittoria assoluta, a fare da « terzo incomodo » nell'incontro fra le due maggiori compagnie, si inseriva il giovane ma già fortissimo Perdisa sulla solitaria Maserati 3000 cc.

a 6 cil., macchina non ancora del tutto a punto e tuttora in fase sperimentale.

Le fasi della corsa sono note. Inizio velocissimo ma non pazzesco (almeno così ci ha detto lui stesso e volentieri gli crediamo) di Paolo Marzotto che sulle sue strade e con il rapporto lungo ha preso la testa trascinandosi le altre Ferrari e Mercedes nella scia. Pauroso dechappamento della ruota posteriore sinistra nei pressi di Vicenza, ruota di scorta solamente gommata 5,50 e quindi scaramento del pilota ed abbandono. La squadra di Ferrari perdeva così agli inizi una macchina in perfetta efficienza ed una importante pedana nel giuoco.

Subentrava il bravo Castellotti che che si prendeva il lusso di precedere a Ravenna lo stesso Moss di circa due minuti segnando medie eccezionali. Ma tre successivi incidenti di gomme lo attardavano e finalmente il suo provatissimo e sfruttato motore cedeva nei pressi di Ancona. Le possibili cause degli incidenti di gomme a Marzotto e Castellotti che tanto hanno impressionato? Nettamente sottodimensionate le gomme della potente 4400 cc. di Castellotti a detta dei tecnici che già avevano fatto delle riserve sulla sufficienza di queste stesse sezioni per le 3750 cc. sulle quali, almeno per le vetture di Taruffi e Maglioli per la verità hanno poi tenuto. La vettura di Marzotto era più veloce il rettilineo e la media segnata all'inizio lo prova. Può darsi che queste sezioni fossero al limite e che un piccolo superamento della velocità critica sia stata sufficiente a provocare il distacco del battistrada, cosa spiegabile invece per la vettura di Castellotti ben altrimenti potente.

Comunque a Pescara, sparite due vetture che Ferrari aveva visto susseguirsi al comando, una terza macchina rossa era in prima posizione guidata dal formidabile Piero Taruffi che, con Maglioli non in possesso delle sue intatte possibilità rimaneva ormai il solo italiano capace di reggere il confronto con i tedeschi.

Come Taruffi abbia risposto all'attesa è noto. Dopo Roma, sulle sue strade preferite e dove poteva svolgere in pieno il suo piano tattico prestabilito, ed in completo possesso delle sue lucide qualità, egli si affacciava ancora al comando della corsa con molte « chances » di poterlo mantenere. Uno stupido guasto alla pom-

pa d'alimentazione ed il cedimento di un giunto, fermavano la sua marcia e così le speranze italiane crollavano definitivamente.

Che cosa era successo nel campo di Mercedes?... Corsa difensiva all'inizio con Moss e Hermann come primi inseguitori, la vettura di Fangio sempre in ombra per noie ad un iniettore e conseguente marcia quasi sempre a 7 cilindri, poi progressivo attacco di Moss, seguito da Hermann. Kling usciva di strada a Roma dopo aver sostato lungamente al suo box, Hermann spariva dalla corsa sulla Futa per rottura del serbatoio danneggiato in una uscita di strada. Delle 4 Mercedes partite, ne arrivava una al traguardo in perfette condizioni meccaniche (segnata per altro nella carrozzeria a seguito a lievi fortunati contatti estranei) ed una seconda, ad oltre mezz'ora dalla vincitrice e non in perfetto stato meccanico, ma in seconda posizione.

Delle 4 Ferrari ufficiali, (alludiamo alle 6 cil. in gara per il primato assoluto) ne giungeva in fondo una sola guidata dal pilota che meno era in forma e dopo aver subito rallentamenti per noie d'alimentazione e di sospensioni.

Comunque queste 3 macchine battevano tutte il record assoluto della corsa.



Sulla pedana di lancio la Mercedes 300 SRL di Fangio attende il « via ». La sua corsa sarà un capolavoro di regolarità e di intelligenza e gli varrà il secondo posto assoluto.

Per giudicare l'efficienza della organizzazione Mercedes, basti dire che Moss durante tutta la corsa si è arrestato 28 secondi a Pescara (80 litri di benzina) e 2 minuti a Roma (pieno di carburante e cambio delle ruote posteriori). Crediamo che sin dal primato assoluto per quello che ri-

guarda il minimo tempo perduto alle Mille Miglia per rifornimenti!

Nel formidabile duello in cui italiani e tedeschi si sono accanitamente battuti, rimasto indeciso per circa 1000 chilometri e nel quale i nostri rappresentanti hanno scritto pagine di eroismo sportivo, si è inserito ver-



Al controllo-rifornimento di Roma sta per sostare la Mercedes di Juan Manuel Fangio. Il Campione del Mondo, nonostante il precario funzionamento di un iniettore, ha portato felicemente a termine l'estenuante carosello conquistando la piazza d'onore.

KIKLOS

Segmenti per pistoni



**IL CLASSICO
SEGMENTO CHE
RISPONDE ALLE
ESIGENZE DELLA
MODERNA
TECNICA
MOTORISTICA**

I segmenti della **Ferrari**

**TUTTI I TIPI NORMALI E SPECIALI RIVESTITI IN CROMO
DURO CON SUPERFICE POROSA DISINTEGRABILE**

POLIKRON P.K.

Segmenti KIKLOS s.r.l. - TORINO - Corso Principe Oddone, 26 - Tel. 22.733

STUDIO APT TORINO



Audace e temerario come sempre nonostante le non perfette condizioni fisiche, Umberto Maglioli ha saputo terminare in modo magnifico la XXII Mille Miglia giungendo terzo assoluto. Eccolo al traguardo di Brescia al volante della Ferrari 3750: la sua media risulterà di Km.h. 146,787 e quindi anch'essa superiore al vecchio record di Giannino Marzotto.

so la fine anche il giovanissimo Perdisa che in ogni sua apparizione in corsa dimostra la sua classe sempre più tersa e le sue grandi qualità morali oltre che le sue doti di guida.

La Maserati « 3 litri », verso l'ultimo quarto di corsa si era venuta progressivamente avvicinando alla Mercedes di Fangio e quando sembrava che la splendida corsa di Perdisa venisse coronata da un magnifico successo, ossia con lo scavalamento di Fangio e con la conseguente conquista del secondo posto dietro a Moss, una rottura della scatola del cambio metteva la parola fine alla bella prova della macchina modenese.

Siamo quindi stati superati dalle macchine germaniche ed i risultati appaiono netti, ma siamo caduti in piedi e Ferrari ha dimostrato di avere i mezzi capaci di rendere la pariglia alle argentee vetture tedesche quando le sue macchine saranno del tutto a punto.

Delle « 3 litri » Ferrari, quella del bravo Sighinolfi è giunta al traguardo dopo molte peripezie, Carini si è fermato per noie d'accensione.

Le vetture inglesi nella classe maggiore, sono scomparse dalla scena prima ancora di recitare. La Aston Martin « 3 litri » è sparita dalla cor-

sa (dopo aver subito noie di gomme) per una rottura di motore, le Austin Healey correvano per la modesta classifica a loro riservata.

Fra le « 2 litri », battagl'a grossa fra le Ferrari « Mondial » e le 6 cil. Maserati. Corsa interamente italiana ed exploits formidabili. Si portava al comando Della Favera (Ferrari) a Ravenna, dove non poteva più rimettere la vettura in moto per il probabile cedimento di una valvola. Anche Carlo Leto di Priolo (Ferrari) spariva per noie di accensione e Tarrazzo cedeva (verso la fine della corsa) lasciando il campo libero ad una trionfale affermazione delle 6 cil. Maserati: il cui portabandiera, il promettentissimo Giardini affermatosi ormai per un grande campione, ha sfiorato il record assoluto di Marzotto e si è piazzato al 4 posto assoluto ad una media eccezionale. Corsa maiuscola delle Maserati dunque, che sono sempre le macchine più sfruttabili, facili e redditizie. Musso che era primo a Siena, ha dovuto fermarsi per guasti della sua Maserati.

Comunque la corsa delle Maserati, con la spettacolosa affermazione nelle « 2 litri » e la convincente prova della « 3 litri », è degna di ogni ammirazione.

Nella classe 1500 cc., corsa solita-

ria e meravigliosamente superiore di Cabianca che ha « stracciato » gli avversari e che a Firenze aveva un vantaggio immenso. La rottura della scatola del cambio della sua magnifica Osca, eccessivamente sollecitata sul settore montuoso dal pilota, che credeva d'avere un margine di pochi secondi mentre si trattava di molti minuti, permetteva alle Porsche di passare e vincere nettamente.

Completo ed incontrastato predominio delle mirabili Osca fra le 1100 sport e vittoria francese nelle 750 cc. con le Stanguellini in difesa.

Le condizioni atmosferiche e climatiche della Mille Miglia 1955 erano assolutamente perfette. Si deve risalire al 1938 per ricordarsi di analoghe condizioni meteorologiche e si deve ricordare che il 1938 fu appunto l'anno del record del compianto Biondetti. Non sarà facile che i limiti spettacolosi segnati quest'anno dai molteplici vincitori, siano battuti agevolmente.

Questi gli aspetti della corsa delle vetture Sport.

Nelle altre Categorie e Classi rileveremo rapidamente la superba prova delle Mercedes 300 S. L. autentiche vetture « Gran Turismo » a medie eccezionali e con estrema facilità. Debaque delle Aston Martin uffl-



BATTERIE

CANDELE

MASERATI

FABBRICA CANDELE ACCUMULATORI MASERATI S.p.A. MODENA



A sinistra: un passaggio di Paolo Marzotto (Ferrari 3750) da Peschiera, vale a dire nel tratto in cui Pesto Puledro della Scuderia di Maranello scatenava la sua tremenda offensiva. Un imprevisto incidente alle gomme toglieva lo sfortunato pilota dalla lotta. A destra: una stupenda inquadratura della Ferrari 4400 cc. 6 cilindri che Eugenio Castellotti ha portato al debutto con non sovrachia fortuna. Infatti per una causa identica a quella occorsa a Marzotto anche il forte lodigiano non poteva terminare la corsa.

ciali per cedimenti di frizione e difesa a distanza delle nostre « Gran Turismo » private. Bellissima la netta affermazione del veterano Castellbarco sulla Fiat 8 V.

Ottima anche la corsa di Vanini-Badaracco su Alfa Romeo. Si tratta di concorrenti svizzeri che son stati allievi del corso corridori di quella nazione e che hanno evidentemente saputo far tesoro degli utili insegnamenti ricevuti.

Nella classe 1300 cc. « Gran Turismo », primo duello ad oltranza fra le nostre quasi debuttanti Alfa Romeo « Giulietta » Sprint, e le provate Porsche « Super ». Vittoria netta delle famose macchine germaniche. Le nostre Alfa Romeo, troppo nuove ed affidate ad equipaggi privati non all'altezza del compito, e comunque non migliori di quelli germanici, hanno dovuto cedere davanti alle vetture tedesche guidate da uomini di classe e ben preparati. Le nuove vetture italiane sono delle autentiche macchine sportive come del resto lo sono le Porsche. Non è lecito per altro affermare che le « Giuliette » siano destinate a scopi esclusivamente turistici. Esse sono vetture che hanno tutte le premesse e l'architettura di una svelta vettu-

rettiva e se fossero state allestite e seguite in corsa dagli sguardi vigili della Casa, ben altrimenti sarebbero andate le cose. Ricordiamo che le Porsche Super derivano per generazione diretta dalle Volkswagen e quindi non si possono ritenere vetture di genealogia corsaiola.

Comunque le Alfa Romeo « Giulietta » hanno dimostrato di poter essere messe in condizione di reggere il confronto con le più sperimentate avversarie straniere e non dubitiamo che la Casa del Portello farà tesoro delle esperienze raccolte. Si tratta, in fondo, della loro prima uscita in massa ed in una prova tremendamente impegnativa e non si può pretendere che una nuova vettura sia subito in forma definitiva e perfetta. Lo stesso si potrebbe dire per le Fiat « 600 », che sono state superate da una anziana Fiat « topolino ». Anche in questo caso si tratta di primi esperimenti forieri di ulteriori perfezionamenti. Rimane per altro il dubbio in questo secondo caso, se sia produttore spremere prestazioni da corsa da motori che per la loro architettura sono manifestamente destinati ad altro scopo e trascinare poi su falsa strada an-

che la tranquilla clientela cui è destinata la « 600 ».

Vorremmo ancora parlare diffusamente della formidabile affermazione delle francesi Renault. Queste vetturette toccavano velocità dell'ordine di 150 Km. all'ora ed appartenevano « bon grè mal grè » alla Categoria Turismo Serie Speciale. Ben 13 macchine francesi ai primi 13 posti nella classe 750 cc.

Netta vittoria Mercedes anche fra le vetture Diesel. La Casa di Stoccarda ha corso in 3 classi e le ha vinte tutte e tre trionfando anche nella classifica assoluta a tempo di record come a media record ha vinto nelle classifiche di classe imponendosi nettamente nella significativa classifica all'indice di prestazione.

Abbiamo detto che 4 industrie automobilistiche europee erano di fronte. Germania, Francia, Inghilterra ed Italia erano ufficialmente rappresentate. L'industria tedesca ha vinto in tutte le categorie e classi in cui era impegnata e questa affermazione totalitaria deve far veramente meditare. Preparazione metodica e razionale, mezzi potenti, consapevolezza lucidissima hanno collaborato a questo grandioso successo.

L'industria francese, presente uffi-

le benzine più potenti e più complete che siano mai state prodotte

Mobilgas



numero ottano



Mobilgas special

MOBILGAS

MOBILGAS SPECIAL

sono le benzine più potenti e più complete che siano mai state prodotte

per le loro proprietà

ANTI-PREACCENSIONE derivante dallo speciale additivo RT 125 che impedisce l'incandescenza dei depositi carboniosi nelle camere di scoppio. È così assicurata l'eliminazione dell'accensione anticipata della miscela aria-benzina.

ANTI-CONDUZIONE dei depositi carboniosi, derivante dallo stesso speciale additivo RT 125 che agisce sui depositi carboniosi, accumulatisi sulle candele, aumentandone la resistenza elettrica. È così assicurato il pieno e regolare scoccare della scintilla alle candele.

ANTI-DETONAZIONE derivante dall'elevato numero di ottano (Mobilgas: 84-86 n.o. - r.m. e Mobilgas Special: 92-94 n.o. - r.m.). È così eliminato il «battito in testa» in qualsiasi tipo di autovettura.



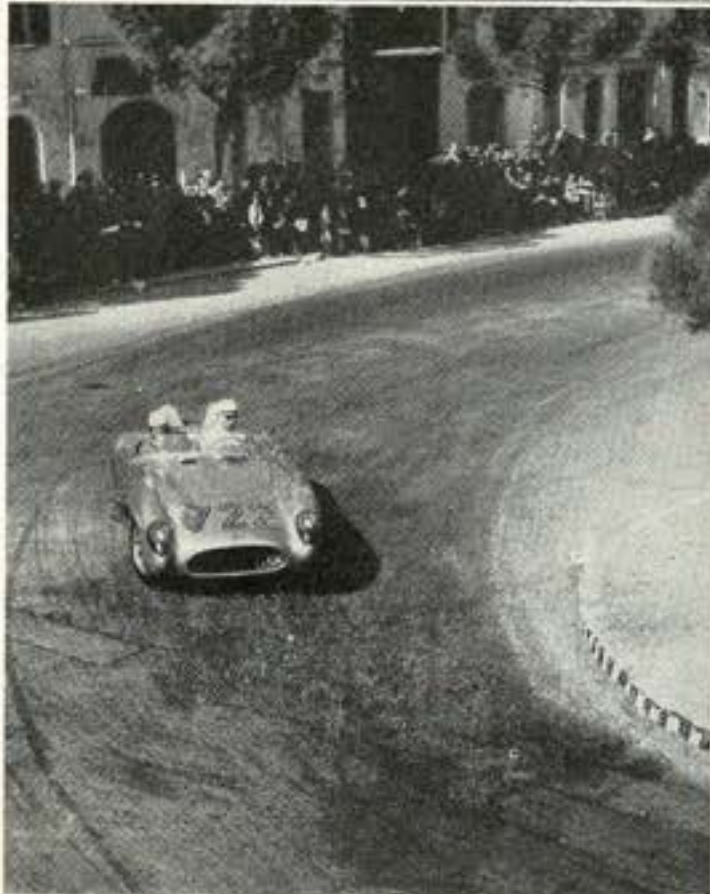
● **le benzine più potenti e più complete che siano mai state prodotte**

● **accorciano le distanze**

● **costano di meno perché rendono di più**

garantiscono al motore: pronto avviamento, rapido raggiungimento del giusto regime termico, pieno sviluppo della sua potenza, fattori tutti che si traducono in economia di gestione.

Raffineria di Napoli della Socony-Vacuum Italiana, capacità di trattamento: oltre 3.000.000 di tonnellate di greggio annue, la più grande e moderna raffineria d'Italia



FOTOCRONACA DELLA GARA DEL VINCITORE STIRLING MOSS



Dall'alto, da sinistra: Stirling Moss all'uscita di Peschiera insegue i fuggitivi Marzotto e Castellotti. - A Ravenna la Mercedes 300 SRL dell'inglese sta per concludere l'accanito inseguimento. - Un esempio della magnifica organizzazione Mercedes al rifornimento di Roma. - Un passaggio dell'ormai solitario trionfatore da Capranica. - Istantanea dello spettacolare testa-coda di cui è stato protagonista l'argenteo bovide di Moss sui tornanti della Raticosa. L'inedita foto è stata eseguita dall'appassionato nostro lettore sig. Giorgio D'Elia di Roma.



A sinistra: la Osca 1100 di Nobile - Bettioli impegnata su un settore montano. I due giovanissimi piloti che per parecchi chilometri hanno comandato con sicurezza la loro classe, sono stati attardati nel finale da noie meccaniche compromettendo le possibilità di un loro successo. Nonostante tutto hanno saputo conservare il terzo posto. A destra: il regolarissimo inglese Abecassis al volante della Maserati 2000, che ha conquistato il quinto nella Sport oltre 2000 cc.



Cosare Perdica ha confermato le sue notevoli possibilità rimanendo nelle primissime posizioni per oltre metà del percorso. Eccolo a Ravenna al volante dell'unica Maserati 2000 schierata dalla Casa del Tridente.



I fratelli Hermann, sulla Mercedes 300 SRL, hanno dovuto abbandonare, quando il terzo piazzamento assoluto sembrava non dovere più loro sfuggire, causa una paurosa uscita di strada sui valichi dell'Appennino. Eccoli al controllo di Ravenna.

cosamente nelle piccole classi, ha vinto anch'essa in tutti i settori, dalle minuscole e brutte Citroen, capaci per altro di segnare medie d'eccezione, alle formidabili Renault e D. B. Panhard. Anche per i francesi allora a piene mani dunque.

Bilancio del tutto negativo per gli inglesi. Le loro titolate Aston Martin ufficiali, tanto nel « Gran Turismo » quanto nello « sport » sono sparite senza alcuna gloria e le Austin Healey sebbene guidate da autentici campioni, sono finite all'11 e 35 posto solamente.

Anche il bilancio dell'industria italiana non è brillante. In tutte le classi e categorie dove abbiamo incontrato formazioni ufficiose od ufficiali straniere, siamo stati battuti. Possiamo invocare attenuanti, ma il risultato resta quello che è, e non è consolante. Rimangono le belle prove, del resto ormai scontate, delle Alfa Romeo T. I. e delle Fiat 1100 oltre che delle minuscole Isetta che hanno marciato a quasi 80 Km. all'ora, ossia ad una media superiore a quella di Minoia, vincitore assoluto della prima Mille Miglia! Confronti per altro nostrani.

E' stata per noi una giornata che ha visto episodi di valore sfortunato.

Abbiamo dimostrato di avere le possibilità necessarie, ma non il modo di manifestare una superiorità forse potenzialmente nostra.

La Renault francese è comparabile alla nostra Fiat, e mentre la prima ha corso officiosamente, la seconda non si è interessata della corsa. La Mercedes non è certo inferiore alla nostra Lancia ed Alfa Romeo, ma men-

tre la Casa tedesca ha profuso i tesori della sua immensa esperienza ed i suoi mezzi giganteschi per conquistare ad ogni costo l'alloro che aveva già fatto suo 24 anni or sono, le nostre due Case sono rimaste a guardare.

Non stiamo qui a criticare politiche industriali forse necessarie o reprimere. Ferrari e Maserati hanno fatto fin troppo e così la piccola valorosissima Osca e con loro tutta la coorte di appassionati preparatori e sportivi che hanno dato tutto il possibile per fare il meglio possibile.

Più di quanto è stato fatto non si poteva pretendere, e senza le « pannes » sfortunate che hanno fermato Marzotto prima e Taruffi poi, forse le cose sarebbero andate diversamente. Parliamo di due soli concorrenti alla vittoria assoluta, quelli fermati da deficienze che non hanno nulla a che fare con la struttura stessa della macchina. Ma le corse non si vincono con i « forse »... Per le grandi vittorie occorrono i grandi mezzi e non si può sempre vivere di meravigliose improvvisazioni eroicamente raggiunte dalla ferrea passione e volontà di persone che hanno il cuore più grande delle possibilità. Chi ha in mente le sorti dei nostri colori e ne ha i mezzi, sia a Roma, sia altrove, cerchi di capire e provveda.

Comunque non dobbiamo coprirci il capo di cenere e pensare che tutto sia perduto. Avremo delle rivincite e presto. Le vittorie saranno più ambite perchè appaiono estremamente ardue.

Abbiamo sotto gli occhi l'elenco lunghissimo dei partenti di questa Mille Miglia dei records. Nomi famosi ed oscuri, nomi anche di Chi non doveva giungere mai più ad un traguardo terreno! Ognuno ha dato il suo meglio, ognuno meriterebbe una appassionata citazione ed il racconto delle sue gesta gloriose o modeste, felici o sfortunate. Lasciamo alla diffusa cronaca del nostro Savino Mariani il compito di illustrare le fasi della frazionatissima competizione e chiudiamo necessariamente le nostre note che vorremmo poter fare ben altrimenti analitiche.

Citeremo ancora alcuni dati che si riferiscono alla Mercedes trionfatrice.

Il suo motore è un 8 c.l. in linea con presa di potenza al centro e con architettura in tutto simile a quella della vettura Grand Prix. Iniezione diretta, doppia accensione a due alberi delle cames in testa. Motore per-



Francesco Giardini superando ogni più ottimistica previsione ha portato a termine la XXII Mille Miglia alla fantastica media di Km.h. 141,843. L'exploit del sorprendente pilota della Maserati 2000, che vediamo al passaggio da Cremona è di gran lunga migliore di quello realizzato dalla Lancia 3300 di Ascari nella scorsa edizione seppur in condizioni climatiche non ideali.

fettamente quadro (78 m/m x 78 m/m) cilindrata 2982 cc. e potenza vicina ai 300 Hp.

Per la frizione monodisco a secco, il cambio a 5 marce sincronizzate, la trasmissione e la sospensione, si sono usati gli stessi elementi della vettura « Formula 1 ». Le sospensioni sono a barre di torsione il passo di m. 2,380, il peso totale 810 Kg. a vuoto. Ruote di 16 pollici anteriormente e posteriormente, sezione 6.00 anter.ore e 7.00 posteriore.

Ecco dunque i dettagli delle lu-

c de armi con le quali la grande Casa di Stoccarda ha conquistato una luminosa vittoria e tende a strappare alla nostra Ferrari il Campionato Mondiale. La sfida è stata gettata in casa nostra ed ora tocca a noi a dare la replica.

La provatissima macchina organizzativa affidata alle mani sempre giovanili e capacissime di Renzo Castagneto, è stata perfetta ed efficace secondo le tradizioni della grande gara. Anche le notizie che ci sono per-



L'imprevisto e tanto sfortunato ritiro della Osca 1500 di Giulio Cabianca ha dato via libera alla Porsche 1500 di Seide-Glockler che ammiriamo, in un passaggio da Cremona.

CARBURATORI

WEBER



APPLICAZIONI SPECIALI

FIAT 600
FIAT 1100/103
FIAT 1400
FIAT 1900
LANCIA APPIA
LANCIA AURELIA
ALFA ROMEO 1900

S. p. A. EDOARDO WEBER - FABBRICA ITALIANA CARBURATORI - Bologna (Italia)

10 Maggio 1955

venute circa l'organizzazione periferica sono confortanti. Abbiamo dato ad onore Renzo Castagneto, come citiamo pure il fin troppo dinamico Ajmo Maggi a cui la passione vemente per la « sua » Mille Miglia fa spesso dimenticare le norme che reggono le « altre » corse.

Vivere le fasi della Mille Miglia nelle sale dell'ufficio stampa dove anche un apparecchio di televisione permetteva di « vedere » oltre che di « sentire » la corsa, è stata una esperienza emozionante ed interessante. Questo eccezionale servizio è stato ottimo ma ancora una volta, secondo il solito, dopo Roma le notizie sono diventate frammentarie e si è riprodotto il fatale « vuoto » tradizionale che sembra proprio inevitabile.

Nominare i meritevoli fra gli organizzatori sarebbe vana fatica. Maggi, Castagneto e Canestrini hanno visto la loro inimitabile corsa compiere con una edizione record il suo 22.º anno e possono essere fieri della eccezionale vitalità di questa loro creatura. Ma una esuberante « figlia » di 22 anni può anche fare delle scioc-

AUTO ITALIANA

35



Il giovane campione romano Luigi Musso, su Maserati 2 litri, a Siena guidava con buon margine il plotone delle 2000 Spart. Un banale guasto meccanico stroncava il bel sogno di vittoria. Ecco lo sfortunato pilota mentre supera la « Giulietta » di Pagliarini.

chezze! E' per questo che rinnoviamo ai creatori di questa competizione di valore mondiale, l'invito di cominciare fino da oggi a studiare con con-

sapevole e meditata attenzione quale sia la via migliore su cui indirizzare l'avvenire della Mille Miglia.

GIOVANNI LURANI

NEL VIVO DELLA «XXII MILLE MIGLIA», ATTRAVERSO LE FASI DELLA CRONACA

La XXII Mille Miglia ha avuto un prologo davvero interminabile e ciò non soltanto perchè la preparazione di una gara così macchinosa e impegnativa richiede dei mesi e mesi di intenso lavoro, ma anche perchè la partecipazione straniera è segnatamente quella della Mercedes aveva avuto inizio con grandissimo anticipo sulla data della gara contribuendo a tenere viva l'attenzione del gran mondo automobilistico e giornalistico mondiale molto tempo prima del previsto.

Nessuna modifica sostanziale è stata apportata al percorso quest'anno, se si eccettua una lieve rettifica nei pressi di Antròdoco prima di Rieti, modifica che ha consentito di facilitare il passaggio delle macchine concorrenti. Il chilometraggio di km. 1699 è così sceso a km. 1597, uno scarto, che è davvero un'inezia.

Il regolamento della Mille Miglia 1955 presentava due innovazioni rispetto alla precedente edizione: la prima riguardava la suddivisione delle autovetture in quattro grandi gruppi e cioè «Turismo di serie» - «Gran Turismo» - «Turismo speciale e Sport» e la seconda riguardante la possibilità, già sperimentata per talune cilindrate nelle vetture Sport lo scorso anno, di partire senza il secondo pilota e senza bisogno alcuno di sostituirlo con la zavorra. Inoltre erano stati previsti speciali premi a classifica per le vetture fino a 600 cmc., per le vetture aperte con limite di prezzo, nonché il raggruppamento delle macchine nazionali

(come ad esempio le Fiat 1100 normali dette «103» e le Lancia Appia) in un'unica grande categoria, nella quale non fosse evidente la sperequazione, che si verifica nelle gare internazionali nella categoria fino a 1300 cmc., nella quale corrono macchine ben più potenti.

Era stato istituito un gran premio delle Scuderie per rendere più interessante la competizione tra i piloti appartenenti ai vari sodalizi sportivi italiani e stranieri.

Inoltre venivano ammesse le vetture con motore Diesel. Infine veniva prescritto che il carburante di tipo commerciale dovesse avere un massimo di 90 ottani.

Quest'anno la dotazione dei premi, cui hanno concorso oltre ai solerti organizzatori, anche Enti Pubblici ed Industrie italiani e stranieri, è stata particolarmente doviziosa, a cominciare dai premi speciali previsti per tutti quei tipi di macchine, che abitualmente debbono correre con armi impari nella categoria superiore.

Anche il Gran Premio Nuvolari della Mille Miglia, destinato ai concorrenti più veloci sul tratto Cremona-Mantova-Brescia di km. 132, il record precedente era di Alberto Ascari alla media di chilometri 180.553 orari) è stato nuovamente disputato nell'edizione 1955 trascorsa con una dotazione di un milione di lire di 500.000 al primo; 300.000 al secondo e 200.000 al terzo.

Per quanto si riferisce alle marche straniere sono scese in campo le germaniche

Mercedes-Benz, Porsche, D.K.W., Borgward e le Volkswagen; le francesi Citroën, Renault, Panhard, D.B., Peugeot, Simca e Gordini; le inglesi Triumph, Aston Martin, Austin Healey, e Jaguar; e l'americana Union, costruita da un appassionato socio del National Hot Rod Association, un club americano riservato a quei soci che si dilettano di costruire con i pezzi più eterogenei speciali automobili truccate.

Anche la partecipazione della stampa straniera ha assunto un carattere spiccatamente cosmopolita, perchè a Brescia i rappresentanti del quarto potere sono giunti d'ogni angolo del globo.

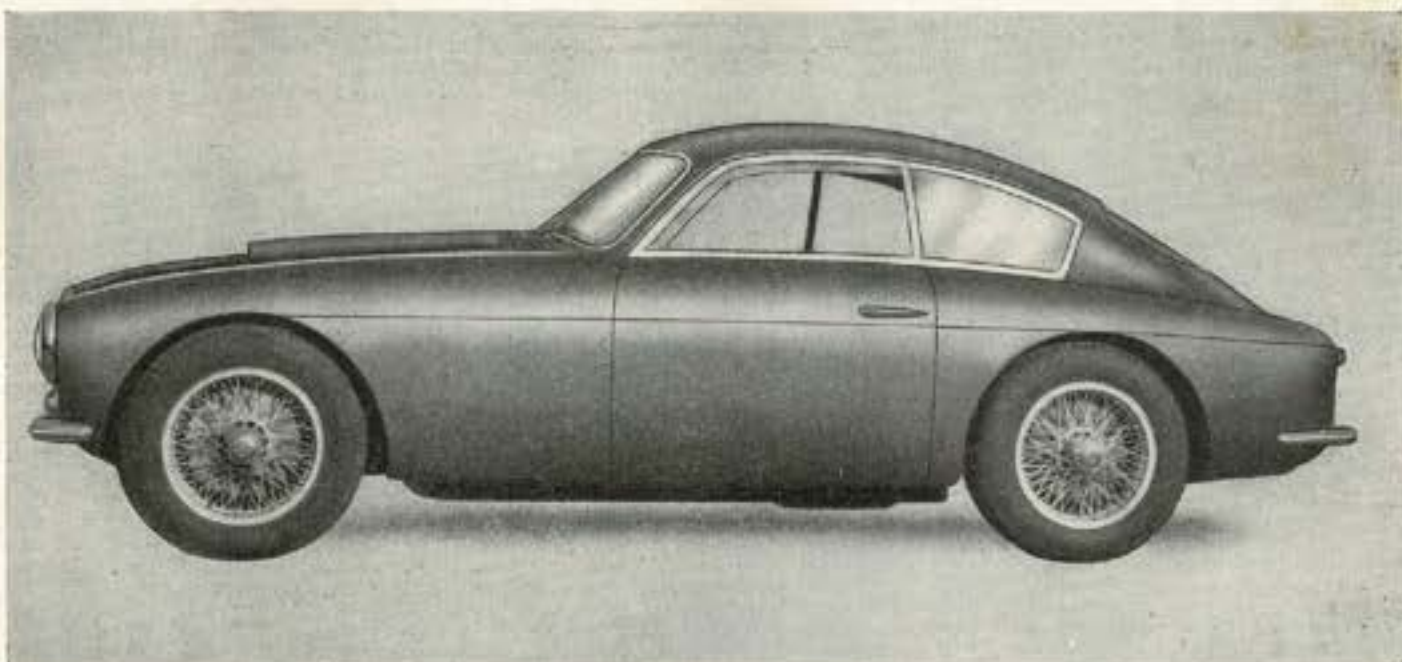
Numerosissime anche le personalità dell'industria straniera, che hanno seguito le loro macchine in Italia.

Anche l'industria italiana era rappresentata quasi al gran completo. Infatti la Fiat, la Iso, la Lancia, la Maserati, l'Alfa Romeo, la Maserati, la Osca, la Ferrari, avevano in campo massicce formazioni più o meno ufficiali, mentre non mancava nemmeno quest'anno la simpatica nota di colore data dai sottotipi, comunemente noti sotto i nomi di Siate, Papiarea, Bandini, Stangellini, Giavar, F.L., Zagato, Ermisj ecc. ecc.

Grandissimo il numero delle Scuderie partecipanti col loro piloti alla XXII Mille Miglia delle quali ricordiamo qui a memoria la Ambrosiana, la St. Ambrosius, la Autieri, la Mediolanum, la Madunina, la Guastalla, la Ital-France, tutte di Mi-

Fiat 8V Zagato

veloce - stabile - sicura
affermatissima



per il gran turismo e turismo speciale

Prenotatevi da Carrozzeria "la Zagato"

MILANO - Via Giorgini, 16-18 - Tel. 990.923 - 990.344

lano, la Patavium di Padova, il Racing Club di Torino, la Cremonese, la Mirabella di Brescia e la S. Giorgio di Ferrara, la Janua di Genova, la Centro Sud, la Campidoglio e la 7 Colli di Roma, la Pier Capponi di Firenze, la Can Grande di Verona, la S. Marco di Venezia, nonché le francesi Ile-de-France e Ecurie bleu e la Svizzera Le Meuthe.

Prima di entrare nel vivo della storia della XXII Mille Miglia sarà bene ricordare il lungo periodo di preparazione dei piloti e dei costruttori tra i quali ha fatto spicco quello della Mercedes, che ha fatto percorrere circa 16.000 km. di allenamento a ciascun pilota.

Kling ha percorso almeno quindici volte l'intero circuito, mentre Fangio, Hermann e Moss hanno fatto casello sulle strade della Mille Miglia compiendo l'intero periplo almeno dieci volte ciascuno.

La Ferrari si era pure intensamente preparata puntando su un massiccio allenamento specialmente dei piloti Taruffi e Maglioli, ma anche la Moserati, pure a corto di stradisti, non era stata da meno. Per la cronaca i centri logistici e meccanici dei maggiori protagonisti erano stati fissati a Brescia, per la Mercedes all'autorimessa Unione, per la Moserati all'autorimessa Rubagotti, per la Ferrari presso l'albergo Marzotto di Manerbio.

Prima delle partenze l'ing. Neubauer aveva dislocato i suoi 60 uomini nei punti cruciali del percorso e cioè a Roma, Bologna, Ravenna, Firenze e Pescara.

Il direttore sportivo della Mercedes aveva fatto giungere dalla Germania tutto quanto era necessario, contenuto in una lunga teoria di autotreni sui quali trovarono posto oltre ai pneumatici, ai pezzi di ricambio, agli attrezzi, ecc. persino i carburanti e l'olio per le macchine. Persino un autopullman per il trasporto dei meccanici e dei tecnici era giunto da Stoccarda.

Sempre nella fase immediatamente precedente le partenze erano sorte alcune contestazioni perché Elio Zagato aveva chiesto (e non ottenuto) alla commissione sportiva dell'Automobile Club di Brescia di trasferire le sue vetture nella categoria Turismo speciale. Analoga richiesta era stata fatta dal concorrente Gatta su Aurelia ma, avendo entrambi i richiedenti dichiarato che le loro vetture avevano i motori modificati, rispetto ai tipi normali di serie, le richieste di Zagato e di Gatta non venivano prese in considerazione, nonostante le precisazioni della CSAI, cosicché le macchine degli interessati rinunciavano a prendere la partenza.

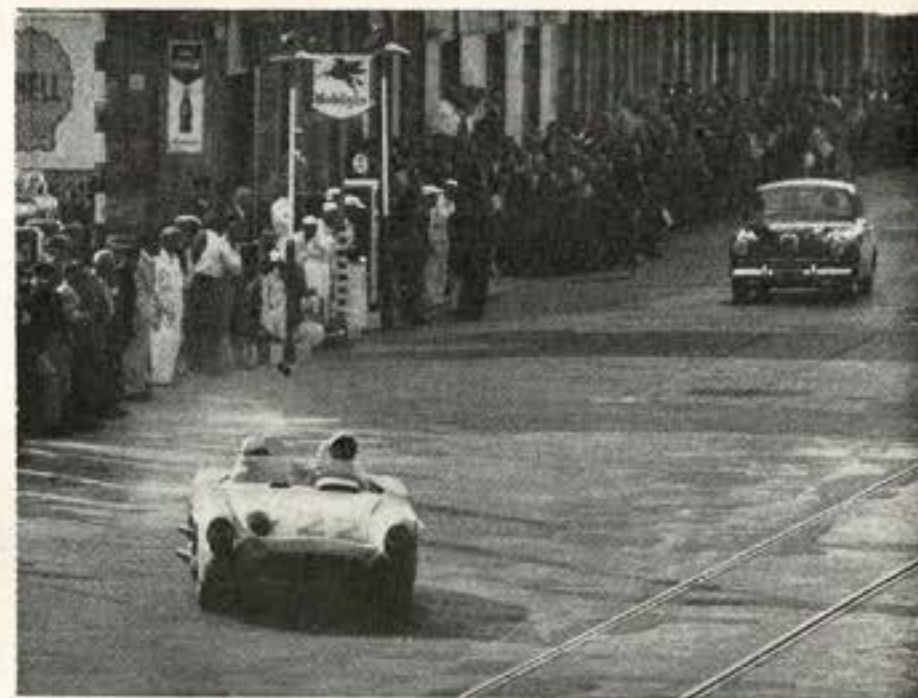
La Mille Miglia del 1955 ha fatto registrare alcune importanti defezioni, che non ne hanno tuttavia sminuito l'interesse, per quanto si riferisce soprattutto ai piloti.

Il viale Ruffone durante le partenze, che pure costituiscono un atto spettacolare e tradizionale della grande coreografia nella Mille Miglia, era stato dal comune di Brescia debitamente allargato ed ospitava quindi grandissime tribune e servizi efficientissimi, nonché una abbagliante luminaria, che proiettava luce come se fosse giorno.

Partivano per prime, agli ordini del maresciallo On.le Giovanni Ponti, Ministro dello Sport, le vetture Diesel con in testa l'equipaggio Gorrini-Mietta su Fiat 1400.

Gli organizzatori della Ventiquatt'ore di Le Mans, Le Lièvre e Finance intanto esprimevano la loro ammirazione per l'incredibile schieramento di vetture una più prestigiosa dell'altra.

In testa alla categoria 2000 Sport partivano le 5 Triumph, quindi era la volta di un altro ex campione italiano, Franco Cortese, che chiuderà alla pari col mar-



Ormai prossimo all'arrivo l'equipaggio Moss-Jenkinson sfreccia per Cremona tra due ali di folla plaudente. Da questa città a Brescia la Mercedes marcerà sul filo dei 200 all'ora.

chese Cornaggia Medici la partita della partecipazione alla Mille Miglia con 13 presenze, ma con ben 21 partenze, record assoluto.

Alle 6.55 la scena più drammatica delle partenze: partiva prima delle altre 3000, la macchina di Brinci-Molingoni, che, come vedremo dall'agenda degli incidenti, non riporterà più a casa il primo pilota.

Alle 6.58, preceduto da uno stuolo di meccanici della Mercedes in tuta bianca con fascia azzurra, partiva lealmente assediato da una folla che non si voleva rassegnare ad essere contenuta dalle for-

ze dell'ordine particolarmente attive, il campione del mondo Juan Manuel Fangio al quale era stata affidata la prima delle Mercedes 300 S.R.L.

Alle 7.21 una batuta indimenticabile e caratteristica: i due inglesi Stirling Moss e Denis Jenkinson, al volante dell'ultima delle Mercedes recanti quindi i colori di Gran Bretagna, salivano impossibili sul trampolino di partenza.

Il compagno di Moss, l'invitato speciale della rivista Motor Sport osservava incuriosito la folla entusiasta, non curante della sua lunghissima barba francescana. Subito dopo scattava al grido di «Ita-



Il vincitore della classe da 750 a 1100 cc, della categoria Sport, il francese Bourillot su Osea, in procinto di lasciare il posto controllo di Roma per gettarsi sulla strada del ritorno verso la meritata affermazione.

4 *Ferrari* partite

4 *Ferrari* arrivate

■ media oraria Km **79,311**

■ **3°** posto assoluto nell' "INDICE DI PRESTAZIONE"

alla

**XXII MILLE
MIGLIA**



OGNI

Ferrari

DI SERIE

È UNA

Ferrari

MILLE MIGLIA

In vendita a:

L. 335.000

GOMME **PIRELLI**

CATENE REGINA EXTRA

ISO - S. p. A. Autoveicoli - MILANO - Corso Porta Nuova, 16 - Telef. 665.850

lis! un tezzetto di Ferrari ufficiali, pilotate da Castellotti, Sighinolfi e Paolo Marzotto.

Alle 7.26 spariva nella gola ondeggiante di folla del Rebuffone la Gordini di Bordonj ed alle 7.27 scattava l'unica Maserati 3000 pilotata dallo studente ventunenne Cesare Perdiss.

L'ing. Piero Taruffi, sulla cui Ferrari 375g erano fondate le speranze di un nostro strepitoso successo, chiudeva infine le partenze.

Renzo Castagneto, il regista della grande corsa bresciana, rientrava quindi in città con la tradizionale bombetta grigia issata su una decrepita « Carolina » salutato dagli applausi prorompenti dalle due fite all' di popolo che avevano passato la notte in bianco.

La drammatica lotta per la conquista del primato assoluto e per l'aggiudicazione della vittoria nelle classi minori era intanto in pieno svolgimento e i primi tempi e le prime medie pervenuti all'ombra degli ippocastani del Rebuffone illuminato dal sole già alto del primo maggio, avevano addirittura fatto rabbrivire gli sportivi, essendo i dati comuni, che esamineremo qui di seguito, fantastici e quasi inverosimili.

Lotta all'arma bianca per il primato

Ogni anno si crede di dover scrivere la storia più sensazionale della lotta per il primato assoluto, ma nell'edizione successiva ci si accorge che i limiti più imprevedibili dell'interesse agonistico dello scontro precedente impallidiscono di fronte agli avvenimenti dell'ultima Mille Miglia.

Nessuno avrebbe immaginato, per quanto i premonitori segni di una massiccia preparazione non disgiunta dall'impiego di un capitale di circa 150 milioni, da parte della Mercedes, lasciassero aperta ogni ipotesi che si potessero raggiungere limiti addirittura impensabili su una rete stradale come quella italiana, effettivamente efficiente, ma dalla carreggiata tutt'altro che facile per rimanere nell'ambito della quale con mezzi, che sviluppano velocità di 300 km, all'ora, è assai problematico.

Già le primissime notizie avevano letteralmente sbalordito i mille e mille spettatori del Rebuffone. Paolo Marzotto era andato a Verona alla media di km. 197,670. Nella sua scia altre due rosse Ferrari marciavano di conserva con medie sensazionali largamente superiori ai 190 km orari. Dietro la muta, avida di vittoria, delle macchine germaniche. Ma subito dopo la città scaligera cominciavano i guai per la Casa di Marsello. Paolo Marzotto accusava lo scollamento del battistrada di un pneumatico nella località Castellotti, e nonostante egli marciasse ad una velocità di 270 km. orari, riusciva miracolosamente a mantenere la strada senza investire gli spettatori che in quel punto erano particolarmente numerosi. Marzotto dava subito di piglio alla ruota di scorta, ma, ahimè, non essendo la sezione dei pneumatici posteriori identica a quella degli anteriori, il campione di Valdarno non poteva effettuare la sostituzione, essendo la ruota di riserva inadatta per il cerchione anteriore. Crisi di sconforto del valoroso pilota della Ferrari culminata nel suo ritiro.

A Forlì spariva dalla lotta un'altra valida pedana di Ferrari: Carini il quale accusava noie all'accensione. A Ravenna Ferrari conduceva ancora la corsa dopo 303 km, percorrendo la media sbalorditiva di km. 192,414.

Il valoroso campione lodigiano Eugenio Castellotti (cui la Lancia aveva permesso di correre) si era sostituito allo sfortunato



La spericolata Maria Teresa De Filippis anche quest'anno non è mancata all'appuntamento con la Mille Miglia. Eccola a Ravenna alla guida della sempre redditizia Maserati 2000 abbozzare con audacia una curva.

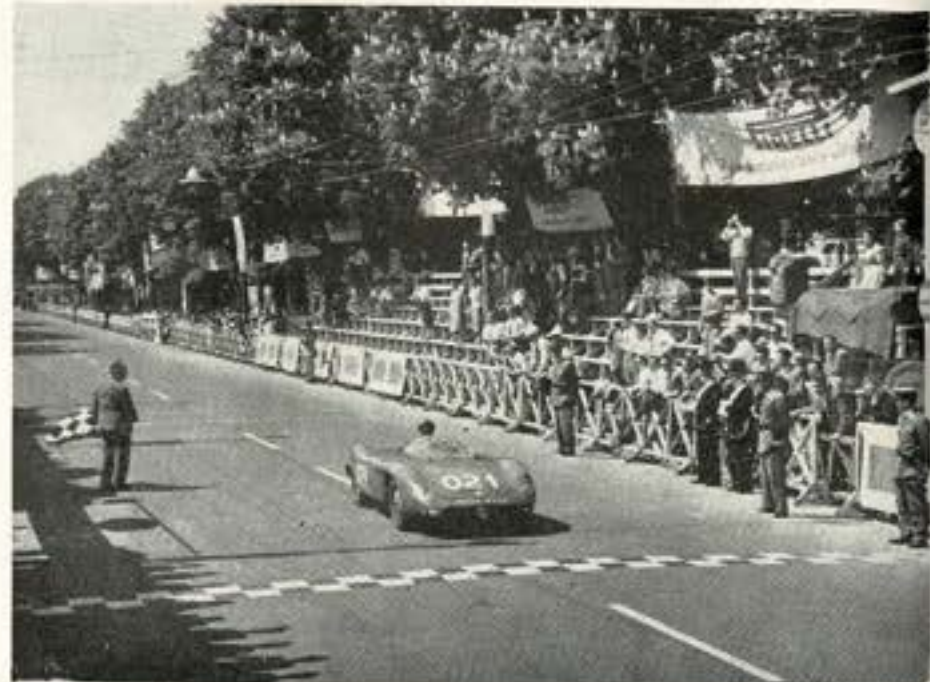
nato Marzotto e filava a rotta di collo verso i bei rettili adriatici. Moss, cui Neubauer aveva affidato il compito di out-sieder, seguiva a poco meno di due minuti, mentre Taruffi si trovava a 41" dall'equipaggio inglese, a sua volta tallonato dalle Mercedes di Hermann e di Kling.

Nella classifica dei primi dieci nella città ravennate comunque figuravano tutti i migliori racchiusi nello spazio di 13 minuti, che, in rapporto alla lunghezza del percorso della gara (km. 1597) sono unainezia.

Ma dopo Ravenna la stella di Ferrari si oscurava nuovamente. Infatti a Porto

S. Giorgio, Castellotti, che pilotava la Ferrari oltre 4000 appositamente studiata per Le Mans e Indianapolis, lamentava anch'egli il dechstage di un pneumatico e doveva quindi abbandonare l'impresa.

Anche Scotti nei pressi di Porto S. Giorgio, poco oltre Ferrara, si ritirava per un'avaria irreparabile al motore, cosicché ad Ancona Stirling Moss era già primo in due ore 32'9" alla media di km. 187,315. Piero Taruffi nonostante cercasse di seguire una tattica prudentiale, si trovava a soli 34 secondi dal pilota britannico, Hermann era a 2'21", Kling a 5'48", Maglioli a 7'32", Fangio a 8'20", Perdiss a 10', Sighinolfi a 13'1".



Ad una media aggirantesi sui 120 chilometri orari la D.B. del francese Storz taglia il traguardo di Brescia. La sua formidabile prestazione, che gli varrà la vittoria nella classe sport 750 cc, relegherà la Stanguellini del nostro abilissimo Aurichio alla piazza d'onore.



Un passaggio della Ferrari 3 litri di Sighinolfi, quarto nella Sport oltre 2000 cc. inquadrata in una suggestiva cornice caratteristica che pone in contrasto la fulminea marcia dei bolidi col placido e lento fluire delle acque del Garda sotto i ponti di Peschiera.

A Tortoreto di Teramo si verificava un grave incidente, purtroppo mortale per il primo pilota, che guidava una Ferrari 3000. Infatti la coppia Brinci-Malinconi andava a sbattere violentemente contro un passaggio a livello chiuso.

Anche Sighinolfi sulla riviera adriatica urtava la macchina di un concorrente e perdeva tempo prezioso. A Pescara (km. 630) Taruffi precedeva di 15" Moss alla media di Km. 189,981, mentre alle spalle dei due allievi della classifica, incalzava il trio delle Mercedes di Hermann, Kling e Fangio, che erano a loro volta seguite con distacchi piuttosto seri, ma non irrimediabili, da Maglioli, Perdica, Sighinolfi e Giardini che sulla Maserati 2000, stava sostenendo una prova magnifica.

A Roma Moss transitava primo, ma aveva tutt'altro che liquidato il suo tenace antagonista Taruffi, che seguiva a meno

di due minuti. Al km. 8.300 della via Cassia la macchina di Kling subiva in una curva un pauroso sbandamento; urtava un paracarro e si dirigeva sulla folla, ma il pilota germanico era pronto a buttarsi contro un albero, evitando con la sua perizia una strage. Kling, che pilotava, come Fangio, una monoposto, veniva ricoverato, subito dopo l'incidente accaduto in località Giustiniana, a Villa Stuard, dove gli venivano riscontrate la frattura di tre costole e ferite varie, tuttavia non tali da far disperare per la sua vita.

A Viterbo Moss passa ancora primo, mentre Taruffi è a circa un minuto. Si pensava che questo fosse il momento esattamente calcolato nel quale il grande asso romano avrebbe dovuto sferrare la sua preordinata offensiva, ma subito dopo Viterbo dove la Ferrari aveva predisposto il suo posto di rifornimento, Taruffi era costretto al ritiro per la rottura della pompa dell'olio.

E' un duro colpo per i colori italiani, le cui speranze sono affidate ormai soltanto all'abilità di Umberto Maglioli, il vincitore della Carrera Messicana, il quale però marcia dall'Aquila praticamente senza ammortizzatori e per di più risente piuttosto duramente della menomazione al braccio destro, subita durante gli allenamenti, nell'incidente di Desenzano. A Firenze sono in testa tre Mercedes, la disputa italiana sembra totale, ma il ventiduenne Perdica, che già a Roma con la sua Maserati 3000 si era portato in quinta posizione, sulle strade a lui ben familiari della Raticosa e della Futa (Perdica è bolognese) si lancia al contrattacco sfoderando una classe che dice come abbia visto assai bene chi gli ha concesso la grave responsabilità di condurre l'unica vettura della Maserati adatta a combattere contro gli scatenati tedeschi. Ma la fortuna evidentemente doveva aver deciso di volgere le spalle ai colori italiani, perché Perdica era costretto a ritirarsi sulla Futa, che era però fatale anche alla Mercedes del F.lli Hermann, che, uscita di strada, sul tormentato passo Appenninico, lamentava un irreparabile guasto al ser-

batolo del carburante. Ormai unico superstite, per quanto minorato, del prestigio nazionale, era Maglioli che manteneva la terza posizione con un distacco però ormai incolmabile.

A Bologna, dopo 1278 km. Moss giungeva dopo 8 ore, 28'46" di corsa alla media di km. 150,717.

Fangio era secondo con un distacco di quasi mezz'ora, Maglioli lo seguiva a circa 11 minuti. Ormai s'aprivano dinanzi ai superstiti i levigati rettili della via Emilia, e delle belle e larghe strade, che attraversano Modena, Reggio, Parma, Piacenza, Cremona e Mantova riconducono a Brescia. Solo uno schiaffo inaspettato del destino potrebbe mutare la fisionomia della corsa, che appare ormai ben delineata. Moss dopo Bologna, fittando il vento favorevole di una vittoria senza precedenti, si getta a tutto gas verso Brescia facendo salire di oltre 7 km., la sua media, Fangio, che aveva marciato durante quasi tutto il percorso con sette cilindri soltanto, riesce, mercé la sua classe, a tenere gagliardamente in gara la sua vettura, Maglioli effettua uno spettacoloso inseguimento e riesce a recuperare circa 9 minuti, su Fangio, ma purtroppo il risultato non muta: primo Moss, su Mercedes in coppia col barbuto giornalista Jenkinson, in 10 ore 7'48" alla media di km. 157,650, secondo Fangio su Mercedes a circa 32 minuti, terzo Maglioli su Ferrari a circa 35 primi.

Al quarto posto assoluto il valoroso Giardini, che con la sua scattante Maserati 2000 si era portato nelle prime posizioni precedendo l'americano Fitch sulla Mercedes gran turismo e Sighinolfi sulla Ferrari. Tra i primi dieci arrivati ben sei macchine germaniche; cinque Mercedes ed una Porsche. Una giornata nera per i colori italiani da dimenticare prontamente e tale da invitare le industrie nazionali, che non sono poi tanto arretrate, come i risultati suddetti farebbero supporre, a coordinare meglio le loro forze puntando più che sulla messa in campo di numerosi e diversi tipi di macchine, sulla preparazione invece di pochi esemplari studiati nei minimi particolari sino al parossimo della logica.

SAVINO MARIANI

(Foto Publifoto e Millante)

Classifica generale assoluta

1. Moss Stirling (Mercedes) 18.07'48" (media Km/h. 157,650); 2. Fangio (Mercedes) 18.39'33"; 3. Maglioli (Ferrari) 18.52'47"; 4. Giardini F. (Maserati) 11.15'32" (media Km/h. 141,843 - 1° Cat. Sport fino 2000); 5. Fitch (Mercedes) 11.29'21" (media Km/h. 139 - 1° Cat. G. T. oltre 1300); 6. Sighinolfi (Ferrari) 11.33'27"; 7. Gendebien (Mercedes) 11.36'08"; 8. Seide (Porsche) 12.06'17" (media Km/h. 131,570 - 1° Cat. Sport fino 1500); 9. Bellucci L. (Maserati) 12 ore 09'18"; 10. Casella (Mercedes) 12.11'15"; 11. Abecassis (Austin H.) 12.21'43"; 12. Sbracci (Maserati) 12.24'31"; 13. Castelbarco (Piat 8V) 12.24'43"; 14. Descolonges (Osca) 12.29'58"; 15. Kammamari (Ferrari) 12.40'42"; 16. Da Silva R. (Aston M.) 12.43'50"; 17. Stacci (Maserati) 12.49'04"; 18. Croce C. (Aurelia) 12.52'29"; 19. Vanini V. (Alfa Z.) 12.55'11"; 20. Olivari G. (Maserati) 12.57'21"; 21. Frankenberg (Porsche) 12.58'39" (media Km/h. 123,059 - 1° Cat. G. T. fino a 1500); 22. Guenzler (Porsche) 12.58'46"; 23. Lanenschlager (Porsche) 12.59' e 52"; 24. Bourillot (Osca) 13.01'21" (media Km/h. 122,034 - 1° Cat. Sport fino a 1100); 25. Topp Berghie (Porsche) 13.02'55"; 26. Galluzzi V. (Alfa Z.) 13.13'06"; 27. Pinzero (Ferrari) 13.14'01"; 28. Costelli Guidi (Alfa R.) 13.14'05" (media Km/h. 120,967 - 1° Cat. T. S. oltre 1300); 29. Pagliarini P. (Maserati) 13.14'07"; 30. Sola C. (Alfa) 13.14'57"; 31. Stern N. (Alfa) 13.15' e 51"; 32. Bulicchi (Alfa G.) 13.17'18"; 33. Colantoni (Osca) 13.18'27"; 34. Noble (Osca) 13.18'38"; 35. Macklin (Austin H.) 13.19'25"; 36. Storez (D.E.) 13.21'02" (media Km/h. 119,618 - 1° Cat. Sport fino 750); 37. Lato di Priolo (Alfa) 13.21'36"; 38. Formasari (Alfa Z.) 13.21'46"; 39. Vesely (Piat 8V) 13.24'03"; 40. Heath (Jaguar) 13.24'27". Seguono altri 241 classificati. Iscritti 852 - Partiti 521 - Ritirati 248 - Classificati 281.

La eccessiva suddivisione delle classi e la vastità della materia non ci consentono di ospitare in un solo fascicolo tutta la cronaca della

"XXII MILLE MIGLIA,"

limitata qui alla lotta per la classifica assoluta

Rinviamo pertanto al prossimo fascicolo la cronaca di tutte le classi Micro - Diesel - Turismo normale e speciale - Gran Turismo e Sport con ampia documentazione fotografica e tutte le classifiche particolari.