PUBBL. M.P. 019
AEROSTUDIO

Nel vivo della Mille Miglia attraverso le fasi della cronaca

(Continuazione : vedi N. 13)

Le micro-cilindrate

Un tempo gli sportivi, che avevano ancora negli orecchi il rombo di vetture sport di cilindrate persino di 7-8000 cmc. consideravano micro-cilindrate, quasi pagliuzze da essere spazzate via dal vento al primo colpo di libeccio, le *Fiat* 500, le cosidette Topolino. Ma oggi la tecnica, che, tanto in campo motociclistico, quanto in campo automobilistico si orienta sempre più verso la creazione di modelli, che, pur nella loro costituzione minima, rispetto alle dimensioni degli organi vitali ed accessori, offrono prestazioni che hanno dell'incredibile, si orienta verso soluzioni destinate per l'economia in senso assoluto sia di materiale, che di consumo, ad addivenire ai consumatori la via nuova del progresso, che è quella di ottenere con minimi mezzi il massimo dei risultati.

Sensibili a questi fenomeni tutt'altro che trascurabili dall'evoluzione motoristica, gli organizzatori della Mille Miglia lo scorso anno si adoperarono affinchè le super utilitarie delle microcilindrate si esibissero sull'immensa pista della Mille Miglia. L'esperimento fu tutt'altro che da sottovalutare, giacchè l'*Isetta* superò la prova raggiungendo la ragguardevole media di km. 72 e conquistando anche la vittoria nella classifica all'indice di prestazione. Quest'anno la microvettura italiana, agevolata naturalmente dalle favorevoli condizioni atmosferiche, è andata più in là e per poco non ha raggiunto gli 80 di media: km. 79,511.

Se una previsione del genere fosse stata fatta nel 1927 ai tempi della *O.M.* e di Minoia, che si aggiudicò la prima edizione della Mille Miglia ad una media di circa Km. 77 orari, anche i tecnici più d'avanguardia avrebbero immediatamente dato di piglio al telefono per invocare l'aiuto di un'autolettiga del manicomio. Invece nell'anno di grazia 1955 si è visto che con circa 1/4 di litro di cilindrata si può viaggiare in macchina per 1600 Km. ad una velocità cui si deve togliere tanto di cappello anche se l'impresa non è certo frutto di improvvisazione. Ma tra le vetture pigmee della Mille Miglia una nota di elogio deve essere scritta anche per la *Citroen*, un'altra delle microutilitarie del dopo guerra europeo, che ha marciato alla media di km 86 750 per merito del francese Seibert. Sempre nelle vetture minime si è verificato un tentativo di un artigiano senese, Fanciullini, che a quanto ci risulta però, non è riuscito appieno estendosi la sua 250 sport perduta ben presto nel gorgo vorticoso delle informazioni.

Le vetture Diesel

Quest'anno il regolamento della Mille Miglia aveva dato via libera alla partecipazione delle vetture col motore Diesel. Infatti se è vero che uno dei temi fondamentali della locomozione automobilistica (e motociclistica) è quello di produrre mezzi meccanici prodigiosi con cilindrate minime, è pur vero che un altro tema non meno importante è quello di riuscire a fabbricare veicoli per uso turistico, che possan usufruire del gasolio anzichè della benzina, realizzando, con la adozione del ciclo Diesel, un'economia della spesa di esercizio, che pure deve essere tenuta presente dai costruttori, anche se il pubblico dei consumatori di casa nostra ha spesse volte arriciato il naso ed abbassato le orecchie udendo motori di vetture che sembravano d'autocarri.

Non si può dire che l'esperimento sia andato deluso, giacchè i vincitori hanno viaggiato alla rispettabilissima media di Km. 94,645, portando a termine un'impresa da non sottovalutare e che servirà certamente alle Case interessate per studi supplementari, atti ad avvicinare il più possibile le prestazioni delle macchine azionate a benzina. Purtroppo si deve rilevare qui che esisteva una congenita sperequazione tra le macchine straniere (le.

In alto: la entusiasta Renata Anselmo in coppia con Peluso saluta dalla «Isetta» la folla al suo passaggio da Cremona. Di fianco: l'Isetta del coraggioso Cipolla alla partenza. La prestazione della sua vettura, la cui bravura gli assicurerà il terzo posto dietro le Mercedes nella speciale classifica all'indice di performance, supererà di gran lunga quella già eccezionale dello scorso anno.

La Mercedes 220 dell'equipaggio tedesco Ritter-Larcher, vincitrice delle speciale classifiche per macchine Diesel.

Mercedes) e le nostre *Fiat* 1400. Infatti non si può dire che da noi in Italia esista una vera e propria autovettura col motore Diesel. Esiste la *Fiat* 1400 Diesel che è frutto più che altro di un esperimento scarsamente numeroso per il quantitativo di vetture prodotte e scarsamente considerabile per il disinteresse della clientela italiana. La *Mercedes* Diesel invece è entrata da qualche anno nel ciclo di una vera e propria produzione industriale che, attraverso il rinnovarsi dei tipi e delle serie, ha raggiunto un grado di efficienza non certo paragonabile a quello di casa nostra. Comunque anche se la supremazia delle *Mercedes* classificatesi ai primi tre posti è dal punto di vista agonistico e sportivo legittima, non si può dire che gli italiani abbiano sfigurato, perchè la vettura di Dosio-Salini ha saputo classificarsi al quarto posto raggiungendo un risultato, che, alla luce delle prestazioni prescritte, ha il sapore indubbio di una bella affermazione.

Renault batte Panhard nella turismo speciale sino a 750

Il predominio dei francesi in questa categoria sta diventando ormai tradizionale.

Anche qui però esiste una sperequazione a danno delle macchine italiane, perchè le vetture che vengono alla Mille Miglia d'oltralpe non si possono certamente definire di serie per il turismo normale, giacchè la *Renault*, ad esempio fabbrica una vettura del tipo sportivo, che è capace di raggiungere velocità che, quasi quasi, non sono accessibili nemmeno alle nostre *Alfa Romeo* 1900 che un qualsiasi privato cittadino può acquistare da un concessionario. La gran massa degli sportivi, che si accalca ai margini delle strade della Milla Miglia non sempre è in grado di fare queste discriminazioni e naturalmente quando vede le nostre « tolino » e le nostre « 600 » strabattute, pensa che gli stranieri siano dei maghi e che i nostri industriali siano invece degli incapaci.

La verità è che le macchine italiane che da qualche anno prendono sonore batoste in questa categoria, sono davvero vetture di proprietà di privati, che le usano per la passeggiata domenicale o per gli affari infrasettimanali. Non sono quindi vetture adatte per le corse ed i risultati, che esse conseguono, anche se di fronte al parametro di quelli ottenuti dagli stranieri sembrano inferiori, sono invece da considerare come prova sbalorditiva e come la vera autentica espressione di una partecipazione di automobili davvero turistiche sotto tutti gli aspetti. Con questo non si vuole sminuire la portata dei risultati conseguiti da qualche anno e quindi anche quest'anno dalle *Renault* e *Panhard* che hanno davvero entusiasmato con le loro imprese realizzate sul filo dell'impossibile, gli sportivi appassionati italiani. Non per nulla del resto gli organizzatori bresciani hanno previsto le cosidette sottoclassi, che servono proprio a riunire a parità di mezzi meccanici in un'unica graduatoria, quei concorrenti che in conseguenza dei regolamenti internazional sono costretti a battersi con armi impari con le macchine avversarie. La nota dominante della vivacissima battaglia scatenatasi tra i francesi nella classifica della turismo speciale sino a 750 è stata data dalla lunga ed entusiasmante corsa senza respiro dalla coppia Galtier-Nichy (*Renault*), la quale è scattata subito a velocità sbalorditiva, assumendosi in un secondo tempo il compito di battistrada del grande carosello delle macchine della Mille Miglia e giungendo quindi prima al traguardo del Rebuffone anche come ordine di arrivo (indipendentemente quindi dalle classifiche). Già a Ravenna Galtier era solidamente in testa alla media di Km. 123,575 seguito dal compagno di marca Redelè, che l'altr'anno si era classificato al primo posto della sua categoria.

Il distacco tra i due era colà di oltre 5 minuti. L'esuberanza è l'ardore della lotta metteva subito fuori combattimento un buon numero di concorrenti. Così accadeva all'equipaggio Giubbini-Gatti a Vicenza, dove doveva ritirarsi per un irreparabile guasto. Analoga sorte toccata alla *Fiat* « 600 » di Roversa-Anselmetti prima di raggiungere la provincia vicentina. A Torri di Confine anche Giacomo Ragnoli considerato uno dei favoriti, anche perchè veterano della Milla Miglia si ritirava per la rottura del tubo dell'acqua mentre Ferrari, anch'egli su *Fiat* « 600 » usciva di strada a Monselice. Ad un certo punto la *Panhard* di Cotton-Pochon riteneva opportuno tagliare addirittura il percorso, per reinserirvisi più tardi, confidando nella cecità e nell'inefficienza dei controlli degli organizzatori.

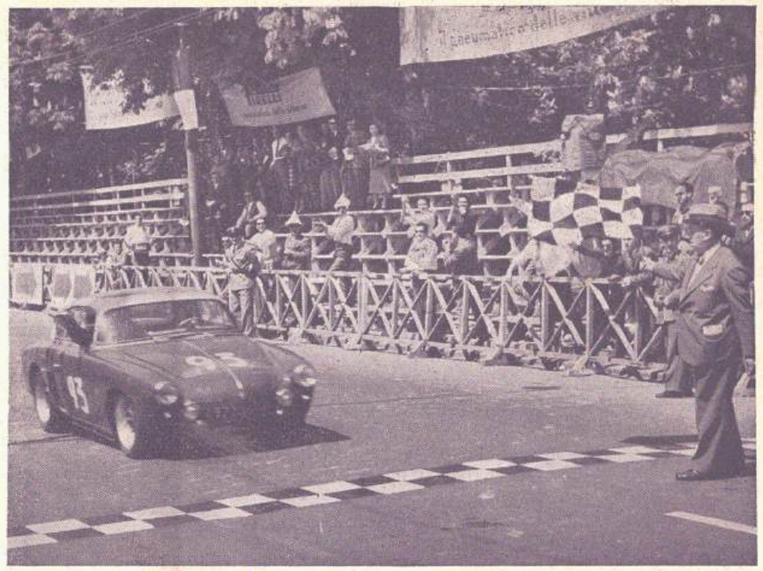
La *Renault* della coppia Nannini-Nannini non prendeva addirittura il via, perchè non ritenuta regolarmentare dai Commissari, mentre anche la *Fiat* « 600 » di Donnini-Castellani non faceva a tempo a prendere il via a causa di un rovinoso scontro con la macchina dell'autista di Fangio.

Nel gruppo delle vetture Diesel l'egemonia delle Mercedes è stata interrotta dalla Fiat 1400 di Dosio-Salini, che vediamo al traguardo di Brescia.

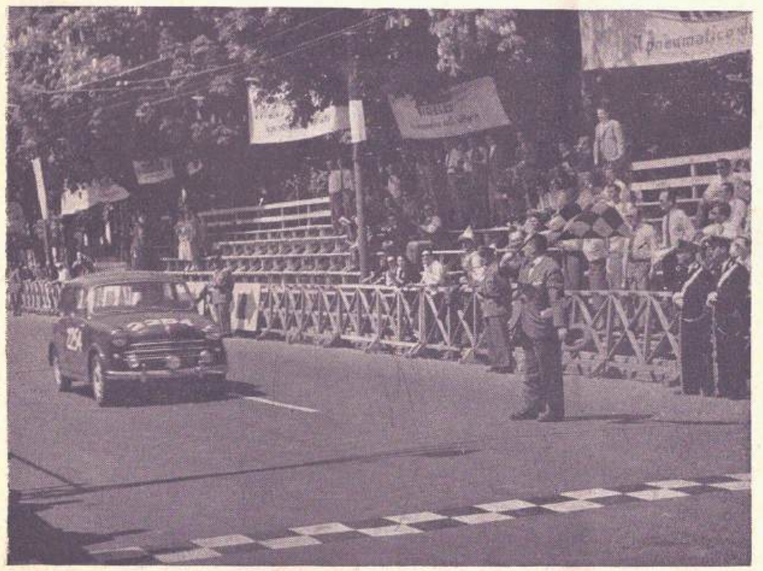
Dopo Cattolica si ritirava anche la *Fiat* « 600 » di Risi per guasto meccanico. Ad Ancona le due *Renault* di Galtier e di Redelè erano sempre in testa. Il capofila marciava a Km. orari 121,277 di media. Al terzo controllo ha ormai superato tutti i concorrenti partiti prima di lui e può prendersi la soddisfazione di marciare da solo in testa alle cinque centurie dei concorrenti in gara. Nella città abruzzese (km. 630 » egli mantiene una media ancora superiore a quella di Ancona e pari a Km. 123,267 l'ora.

Al secondo posto è passata la *Panhard* di Dewez staccata di ben 12 minuti mentre Redelè si mantiene in terza posizione con una marcia regolare. I primi 10 posti della classifica sono, come accadrà durante l'intero svolgimento della gara delle 750 turismo speciale, appannaggio di vetture francesi. A l'Aquila Galtier è sempre in testa e compie miracoli sulle famose scale di Popoli rosicchiando un altro minuto alla *Panhard* di Dewez, che è quasi raggiunta da Redelé, che dista da lui soltanto 31". Al quarto ed al quinto posto viaggiano di conserva altre due *Panhard*, quelle di Martin e di Paccagnella, mentre nelle retrovie insegue una muta di *Renault*. A Roma la media scendeva di qualche Km. e Galtier transitava in ore 7 e 35'39" sempre in testa alla categoria.

Dewez sulla *Panhard* aveva guadagnato qualche secondo su Redelè, mentre era sparita dalla lotta per le prime posizioni l'altra *Panhard* di Paccagnella, la cui defezione aveva consentito ad un gruppo di 4 *Renault* di compiere un passo avanti nella graduatoria. A Firenze Galtier era sempre al comando ma Dewez aveva dovuto cedere la seconda posizione a Redelé, che aveva sferrato la controffensiva nella speranza di riacciuffare la vittoria che gli stava sfuggendo, Martin conservava con regolarità la quarta posizione seguito da altre due *Renault*, mentre Stempert, che a l'Aquila era decimo ed a Roma nono, si era portato al settimo posto. Sulla Raticosa l'equipaggio bresciano Lignati-Comini lamentava noie ai freni, ma poteva continuare la corsa sempre in decima posizione, Nei primi posti invece della classifica il dominio di Galtier era ancora assoluto, ma Dewez, che evidentemente si trovava a suo agio sui tornanti appenninici, era riuscito a staccare di tre minuti la *Renault* di Redelé, che aveva a sua volta 12-13 minuti di vantaggio sulla *Panhard* di Martin. La media del primo era ancora elevatissima: Km. 104,933. Nel tratto Bologna-Brescia, mentre rimaneva invariata la posizione di Galtier, che aumentava la andatura sino a portare la media generale a Km. 108,275, si verificavano invece notevoli mutamenti nelle altre posizioni, cosicchè la *Panhard* usciva dalla lotta alquanto decimata proprio in vista del traguardo. Infatti, in seguito al ritiro di Dewez, Redelè riconquistava il secondo posto, mentre Gesmier effettuava un veloce exploit piazzando la terza *Renault* in testa alla graduatoria di classe.



Il Direttore di corsa Renzo Castagneto pone termine alla lunga cavalcata della Renault dei francesi Galtier-Miky che nella classe 750 cc. Turismo Speciale ha imposto i diritti della sua maggiore preparazione e delle sue qualità velocistiche.



Un altro giovanissimo portato alla ribalta dalla Mille Miglia! Si tratta di Morolli, dominatore incontrastato della classe fino a 1100 cc. della Turismo di Serie Normale.

Syempert con la *Panhard* era quarto e salvava l'onore della consorella marca francese. Seguiva quindi un manipolo di altre 6 *Renault*, che occupavano altrettanti posti della classifica. Vittoria quindi per K.O. della *Renault* sulla *Panhard;* entrambe autrici di un interessante duello.

La guerra in famiglia *Fiat* era vinta dalla « 500 » che prevaleva sulla « 600 » per circa nove minuti. Infatti Omati, alla media di Km. 94,368 precedeva la « 600 » i Soldani, che realizzava la media di Km. 93,541.

Primeggiano le Fiat "103„

Allo scopo di evitare la sperequazione esistente tra le *Fiat* 1100 del tipo « 103 » con altre macchine della categoria sino a 1300, gli organizzatori decisero saggiamente di riunire in un'unica categoria le ormai popolarissime vetture della grande casa torinese e le *Lancia* « *Appia* » anche esse nate all'ombra della mole Antoneliana.

Le *Fiat* naturalmente hanno chiaramente dominato, rivelando le grandi doti di agilità e di ripresa che hanno reso celebre la nuova 1100 sul mercato italiano.

Già a Ravenna l'ordine di arrivo vedeva in testa ai primi dieci posti della classifica altrettante 1100. Morolli si era gettato allo sbaraglio ed aveva percorso i primi 300 Km. ad oltre 123 di media. Al secondo posto a meno di un minuto marciava la quotata coppia Alquati-Stanga seguita da Gallus-Mora. Gerrone era al quarto posto ed, un altro dei favoriti, Bevilacqua, si trovava al quinto.

A Serlona presso Padova si era ritirato

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, 28 - Tel. 22.733

STUDIO APT TORINO

nel frattempo l'equipaggio Roberti-Barbieri, a Ferrara avevano abbandonato Barchiesi-Agelini, la coppia dei coniugi Spada avendo accusato la rottura della dinamo, stava percorrendo oltre 150 km. al buio.

Ad Ancona una classifica ufficiosa attribuiva il primo posto alla macchina di Gallusi-Mora, ma a Pescara si poteva avere un'idea più esatta della situazione, che confermava il giovane studente in agraria ventiquatrenne Morolli ancora in testa alla media di Km. 124,369. Gallusi-Mora avevano già incassato 11 minuti di distacco, mentre la vettura di uno dei favoriti (Bevilacqua) usciva di strada prima di Pescara.

Al terzo posto marciavano Cai-Ambrosi, al quarto Facchetti padre e figlio. A l'Aquila nessuna variante nei primi tre posti. Lo scatenato Morolli aveva oltre 15 minuti di vantaggio sulla 103 di Gallusi. Al quarto posto era avanzata la macchina di Milanesi-Cecchi che a Pescara era quinta, mentre Lo- Pratico aveva guadagnato due posti passando dalla settima alla quinta posizione.

I Facchetti invece erano 6. ed Alquati-Stanga settimi. Questi ultimi cominciavano dopo Pescara un furioso inseguimento approfittando del terreno accidentato piuttosto favorevole alle loro doti di conduttori. Nella Capitale giungeva sempre primo Morolli, che aveva perduto quasi un minuto sui suoi diretti avversari, ma che aveva ancora un cospicuo vantaggio.

L'equipaggio Quinto-Rolfo (il secondo pilota di Bracco durante una non dimenticata Mille Miglia) aveva compiuto un balzo in avanti ed era passato al terzo posto. Alquati era riuscito a portarsi dal settimo al quarto, mentre Facchetti, che aveva cappottato per evitare un concorrente, non figurava più tra i primi dieci in classifica.

La media di Morolli, l'agrario volante, era a Roma di Km. 116,365.

Tra Roma e Firenze la situazione non mutava per quanto si riferiva alla prima posizione. Dal secondo posto erano spariti Gallusi-Mora, staccato di quasi mezza ora dal capofila delle « 103 ». In terza posizione la coppia Cerrone-Roppetto la stessa che a l'Aquila era decima ed a Roma si mettevano in luce le *Lancia* « Appia » di Agosti e di Rondanini. A Monte Fiascone intanto era uscito di strada l'equipaggio Concari-Moietta, che a Pescara risultava nono. A Radiocofani il duo Alquati-Stanga usciva di strada e veniva definitavemente liquidato. Il passaggio della Futa non eliminava lo scatenato alfiere Morolli, il quale giungeva a Bologna con una media di poco inferiore ai 110 Km. L'equipaggio Quinto-Rolfo si trovava al secondo posto a 25 minuti, Cai-Ambrosi erano retrocessi al terzo posto.

Nella retroguardia si distinguevano De Santis, gli usciti di strada, Concari-Moietta e Baldi il primo pilota delle « Appia ».

Da Bologna a Brescia Morolli aumentava la media ed il vantaggio sugli immediati inseguitori Quinto-Rolfo, mentre Cerrone e Zoppetto scavalcavano Cai-Ambrosi, conquistando il terzo posto.

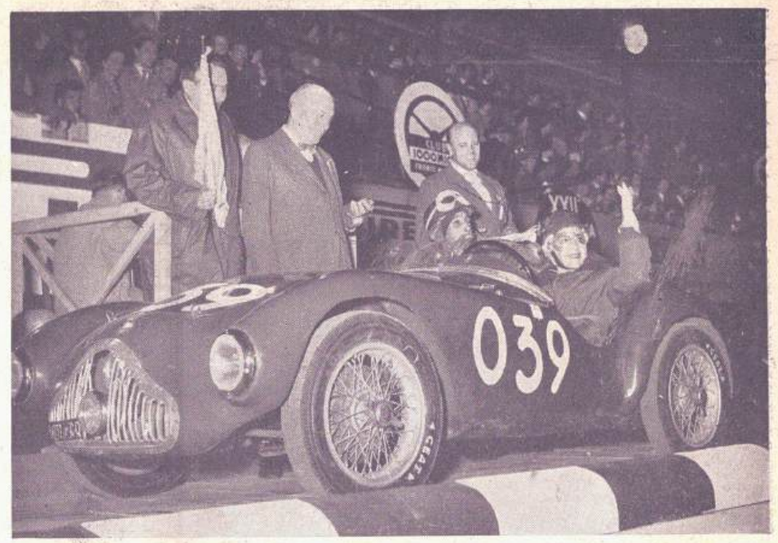
La prima delle « Appia » era quinta per merito dei piloti nascosti sotto lo pseudonimo Oras-Tempo. Da segnalare l'equipaggio Coppo-Vaccari che ruppe una biella a tre chilometri da Brescia dove giunse sospingendo la macchina a piedi tra l'incitamento degli sportivi.

Duello Storez-Auricchio nelle 750 Sport

La partenza dei rossi bolidi della 750 Sport normalmente rappresenta durante le partenze della Mille Miglia la prima avvisaglia del piatto forte costituito dalle vetture, che il pubblico considera veramente da corsa, perchè carrozzate prevalentemente a barchetta e con lo scappamento, che fa un baccano d'inferno. Quest'anno i francesi sono riusciti ancora a conquistare il primo posto, ma hanno dovuto duramente combattere con le *Stanguellini*, che per l'occasione avevano messo in campo una squadra forte soprattutto di Auricchio e della Peduzzi.

Già a Pescara si verificava il ritiro della *Siata* di Vielmi-Loda. A Vicenza spariva per guasto meccanico la *Moretti* di Ubezzi. A Ravenna la *D. B.* che quest'anno aveva presentato macchine particolarmente efficienti e temibili, era in testa col noto pilota Bayol che aveva fatto registrare la notevole media di Km. 132 e 523. Auricchio aveva tre minuti di distacco ed era a sua volta incalzato da altre due *D.B.*: quella di Storez e quella di Luca. Bianca (*Moretti*) era quinto. La Peduzzi, che prima della partenza aveva dichiarato di temere particolarmente le ore notturne, seguiva una tattica d'attesa.

A Pescara dopo 630 Km. Bayol era sempre primo seguito da altre due macchine francesi, che marciavano di conserva nello spazio di tre minuti. La Peduzzi, che co-



Come sempre ammirevole è stato il comportamento della Stanguellini 750 cc. della instancabile Anna Maria Poduzzi, giunta quinta nella sua classe e seconda delle vetture italiane.

Due gioielli meccanici e carrozzieri scaturiti dalla capacità realizzativa dei nostri costruttori. A sinistra, la Osca 1500 cc. dei fratelli Maserati. A destra: la Ermini 1100 cc. dell'omonimo appassionato artigiano fiorentino.

La Fiat T.V. Pinin Farina di Viola, prima classificata nella Gran Turismo fino a 1100, sosta ad un controllo.

minciava ad assaporare la gioia delle prime luci del giorno, era passata al sesto posto. Auricchio, che a Ravenna aveva lamentato un guasto, manteneva, nonostante tutto, una buona posizione. Prima de l'Aquila la popolare «marocchina» rompeva gli ammortizzatori ma conservava ugualmente la settima posizione. In testa erano sempre tre *D.B.*, che marciavano compatte, seguite dalla *Stanguellini* di Auricchio che lamentava un distacco notevole. Dopo 874 Km., e cioè al controllo di Roma, Bayol, Storez e Lucas erano sempre in testa racchiusi nel distacco minimo di sei minuti.

Auricchio era fortemente staccato, marciando ad oltre 9 minuti dalla terza delle vetture francesi. La Peduzzi aveva guadagnato un posto passando in sesta posizione dietro la *Panhard* di Novarro. Lo equipaggio Stanga-Stanga su *Giannini* che in precedenti edizioni aveva fatto molto parlare di sè era, alla capitale, decimo. Presso Roma si ritirava la *Moretti* di Branca, che aveva combattuto gagliardamente, per rottura di pistone. A Radicofani la *Siata* di Fenocchio-Perron accusava la rottura di una biella. Tra Roma e Firenze il trio delle *D.B.* subiva un duro colpo. Bayol riusciva a conservare il primo posto, ma Auricchio era passato al secondo seguito dalla *Panhard* di Navarro e dalla *Siata* di Maggiorelli, un altro pilota che ha riempito le cronache della Mille Miglia nelle categorie inferiori. Lucas era retrocesso al quinto posto, la Peduzzi era settima preceduta dalla *Patriarca* di Bozzini. Stanga era passato dal decimo all'ottavo posto. La media era sempre notevole: Km. 115,005.

A Bologna (Km. 1278) la posizione della francese *D.B.* appariva sempre fortissima, nonostante i cedimenti accusati tra Roma e Firenze. Storez era ancora in testa alla media di Km. 115,031, seguito da Bayol, che aveva notevolmente rallentato per la rottura della sospensione anteriore destra.

Auricchio conservava la terza posizione con una buona mezz'ora di distacco, seguito da Navarro su *Panhard* e dalla *Patriarca* di Bozzini che stava dimostrando una insospettabile forza.

Quando ormai era parso che Bayol dovesse vincere facilmente, Storez riusciva ad avere via libera e concludeva la sua brillante prestazione con una media complessiva di Km. 119,618. Auricchio con la *Stanguellini* era passato in seconda posizione, mentre Navarro con la *Panhard* era terzo. Bayol retrocedeva al quarto posto e la Peduzzi terminava la gara con grande regolarità, al quinto posto, dando ancora una volta un'ottima dimostrazione delle sue non comuni qualità.

Bozzini, Stanga, Silva e Balzarini terminavano nell'ordine.

Mandrini (Fiat) nella turismo speciale sino a 1300

Anche in questa categoria dalle iscrizioni si presumeva che si sarebbe scatenata una lotta considerevole tra l'industria italiana e quella straniera. Diremo, a consolazione degli sportivi italiani, che hanno visto gran parte delle classi appannaggio degli stranieri, che in questa categoria i nostri colori si sono fatti onore, aggiudicandosi i primi due posti e cedendo solo il terzo, nelle posizioni di rilievo, alla francese *Peugeot*. Anche qui vi è stato lo spericolato di turno che si è lanciato allo sbaraglio sino dalla partenza, come se non si trattasse di prendere parte ad una gara di 1600 Km. ma ad una corsetta del tipo di quelle in salita. A Monselice presso Padova si ritirava per guasto meccanico l'equipaggio Tinelli-Ferrari. Le prime indicazioni sulla marcia velocissima di Mandrini si potevano avere a Ferrara dopo 305 Km. dove la *Fiat* del vincitore faceva registrare una media di 129,278 Km. Rabuffi, non nuovo alle maratone a tutto gas, era secondo, terzo Bezzan. La prima vettura straniera, una *Peugeot* e precisamente quella di Guiraud-Abaut, era al quarto posto con quasi 4 minuti di distacco. Presso Ferrara l'americano Newcombe usciva di strada, ma fortunatamente non si causava danni fisici di particolare rilievo. A Rimini Villotti, che pure si era messo a camminare molto forte, lamentava la rottura del parabrezza, che tuttavia non lo induceva a rallentare. Bezzan era terzo ed al 4. e 5. posto marciavano due *Peugeot*. La media generale era salita a 130,841.

A l'Aquila sempre in testa tre *Fiat*, seguite a distanza non eccessiva dalla *Peugeot* di Guiraud che aveva perso il contatto con la macchina della stessa marca di Lucene, che nel frattempo era retrocesso al settimo posto. A Tortoreto di Teramo si ritirava per guasto la coppia Montuschi-Tazzini.

Alla capitale Mandrini era sempre primo con una media complessiva di Km. 122,523. Villotti secondo, Guiraud su *Peugeot* era riuscito a precedere di qualche

Nella classe 1100 cc. della Turismo Speciale nulla hanno potuto le Peugeot contro le nostre più veloci Fiat 103 TV. Nonostante lo scoppio di un pneumatico la coppia Mandrini - Bertassi si è autoritariamente imposta.

frazione di secondo l'italiano Bezzan. A Firenze la macchina *D.K.W.* di Jehle ribaltava incendiandosi. In quella città Mandrini e Villotti passavano ancora primissimi, seguiti dalla *Peugeot* di Guiraud, che stava giocando tutte le carte disponibili per inserirsi nuovamente nella lotta per il primato. Nelle altre posizioni seguivano in lunga fila una serie di *Fiat*, con alla testa Mazzi. Nell'ultima fase del percorso due gravi incidenti che potevano avere serissime conseguenze per poco interrompevano la bella marcia di Mandrini.

Infatti a Cremona la coppia Mandrini-Bertassi lamentava lo scoppio del pneumatico anteriore destro ed a Mantova gli stessi accusavano, durante un sorpasso, un sasso nel parabrezza, che cadeva in frantumi. Cionostante, poichè il vantaggio dei due era considerevole la Coppia Mandrini-Bertassi concludeva vittoriosamente la sua spericolata Mille Miglia, seguita a 10 minuti esatti dalla *Fiat* di Villotti. Guiraud-Abaut su *Pegeot* salvavano i colori di Francia conquistando un ottimo terzo posto. Da segnalare le peripezie accusate dalla coppia Polotti-Consolini, che a Mantova aveva fuso.

Assolo di Viola nella Gran Turismo 1100

In questa categoria, nella quale erano schierate macchine di gran turismo, capaci di fornire prestazioni superiori a quelle di serie, si è avuta una inaspettata e lieta sorpresa. Infatti un giovane mugnaio ventenne residente a Lonato vicino a Brescia (la località famosa per le terribili curve apparentemente aperte, che ogni anno provocano l'uscita di strada di molti concorrenti ansiosi di alta velocità nella prima parte della gara), ha riportato tra la sorpresa generale la vittoria di classe, prendendosi persino il lusso di aiutare ad un certo punto l'equipaggio Fenocchio-Perron che aveva lamentato un guasto a Radiocofani.

Viola fra l'altro ha affrontato da solo la corsa, che era anche la sua prima vera esibizione, e che aveva suscitato non poche irrisioni prima della partenza nella sua cittadina. Ma veniamo alla cronaca.

A Ravenna la classifica non parla di Viola nelle prime posizioni. Infatti il Lonatese è ottavo mentre al comando marciavano ben tre *Fiat* «Zagato» pilotate da Toniolo - Tiozzo - Cantuseno nell'ordine. La media è dopo oltre 200 Km. di corsa di Km. 134,413. A Rimini si ritirava per avaria la *Fiat* «Farina» di Bassi-Moscatelli che a Ravenna era transitata al quarto posto. Probabilmente in quei paraggi si verificava il finto ritiro della coppia Zanotti-Bertanza, che dopo essersi ben riposata confidando nella dabbenaggine dei Commissari, si reinseriva dopo molte ore nel percorso facendosi in un primo tempo classificare, episodio questo tutt'altro che sportivo e che i lettori potranno commentare adeguatamente.

A Pescara comunque le «Zagato» erano ancora al comando per merito di Toniolo, seguite da Poltronieri e da Tiozzi nonchè da Cantuseno. L'equipaggio Berardi-Grosso anch'esso su «Zagato» era intanto passato dal sesto al quinto posto. Viola aveva anch'egli guadagnato un posto in conseguenza del ritiro sopradescritto della *Fiat*-«Farina» di Bassi-Moscatelli. A l'Aquila Toniolo era sempre in testa ed era passato dalla media di Km. 132,716 di Pescara a quella di 128,446.

Tiozzo seguiva ad oltre 16 minuti mentre al terzo posto erano passati i bresciani Berardi-Grosso che stavano con la loro «Zagato» riguadagnando posizione su

Controllo volante della «Giulietta» di Buticchi - Ambrogi terminata nella scia delle due Porsche prime classificate nel Gran Turismo da 1100 a 1300 cc.

I tedeschi Frankenberg-Obendorff, su Porsche 1300, hanno colto una limpidissima vittoria nella Gran Turismo fino a 1300. Ammirevole è stata la difesa delle pur agguerrite «Giulietta».

posizione. Viola, con una marcia giudiziosa, era passato al quarto posto, essendo frattanto sparito dalla lotta per i primi posti tanto Poltronieri quanto Cantuseno. A Roma colpo di scena: la *Fiat*-«Zagato» di Berardi-Grosso passava decisamente in testa alla media di Km. 115,662, Toniolo si era portato sotto con la sua scattante *Fiat*-«Farina» occupando il secondo dinanzi a Tiozzo. I tre alfieri della gran turismo fno a 110 erano raccolti nello spazio di cinque minuti. A Siena passava sempre primo Berardi, seguito da Viola a due minuti esatti e da Tiozzo a 5 minuti. Toniolo era ancora quarto. Ma a Radicofani la bella impresa dell'equipaggio Berardi-Grosso aveva termine per una avaria irreparabile al motore, cosicchè a Firenze Viola passava decisamente primo con 13 minuti di vantaggio su Tiozzo. Ma la media era scesa a Km. 108,843.

Nemmeno la dura traversata della Raticosa e della Futa fermava il ragazzo bresciano, il quale a Bologna aveva ancora circa un quarto d'ora di vantaggio sul suo immediato inseguitore, avendo percorso i primi 1278 Km. della XXII. Miglia Miglia in ore 12,6'17" alla media di Km. 105,578.

I rettifili della Mille Miglia e l'aria di casa ormai non troppo lontana invitavano il solitario Viola ad una ferocissima galoppata, che faceva salire la media a Km. 109,780. Il vantaggio di Viola sugli immediati inseguitori Tiozzo-Poggi era nel frattempo salito a quasi 22 minuti. Un nome nuovo nell'agonismo sportivo veniva così inaspettatamente e lietamente ad inserirsi nella storia delle corse italiane.

Formidabile la Porsche nella Gran Turismo fino a 1300

Attesissima era la battaglia tra le *Porsche* 1300 e le nuovissime *Alfa Romeo* «Giulietta». Le nostre macchine, che tuttavia, pur avendo dovuto cedere i primi due posti alle vetture germaniche non si può dire abbiano sfigurato, non erano evidentemente ancora preparate ad una corsa massacrante. Senza dubbio la XXII

L'Alfa Romeo ha raggiunto una clamorosa affermazione nella classe oltre 1300 della Turismo di Serie Speciale piazzando ai primi dieci posti altrettante sue macchine. Ecco l'equipaggio dei vincitori Cestelli-Musso in piena azione.

Mille Miglia avrà suggerito ai piloti tutti quegli accorgimenti, che potranno fare della «Giulietta» l'anno venturo una avversaria pericolosa ed imbattibile. La crociera faceva subito registrare le prime defezioni.

A S. Bonifacio Veronese si ritirava l'equipaggio Gatti-Massari per guasto meccanico. A Padova sparivano dalla lotta Guidetti-Maioli, mentre una trentina di Km. prima, sempre dopo Verona, era scomparso l'equipaggio Gianni-Campi che era giustamente considerato uno dei favoriti. Al primo controllo, a Ravenna; comunque le «Giulietta» avevano il comando della gara per merito del velocissimo Bricarello che marciava alla media di Km. 137,363.

A 59" seguiva la *Panhard* di Berghe, che doveva successivamente lamentare la rottura dell'acceleratore sostituito fortunosamente da un tirante a mano. Dopo il ponte sul Reno, nell'imboccare un altro ponte i bergamaschi F.lli Giulio e Ferruccio Musitelli si trovavano di colpo senza freni e dopo una formidabile carambola fra le spallette del ponte se la cavavano senza danni personali ma mettevano fuori uso la macchina.

A Ferrara si fermava la coppia Grazioli-Gabaldo, a Pineta di Teramo l'equipaggio argentino Cabalen-Guarducci si scontrava con la vettura di Briccarello, che veniva così messa fuori combattimento. A Ferrara si era pure ritirato lo equipaggio Paglia-Togni. A Pescara così poteva passare al comando la *Porsche* di Berghe, seguita da quella di Frankerberg che a Ravenna era transitata al nono posto. A Giulianova abbandonava la *Porsche* di Borne-Balas. Dopo Pescara spariva anche la «Giulietta» di Baratti-Archetti che dal settimo posto di Ferrara erano passati al quinto nella città abruzzese. A Tortoreto di Teramo si ritirava l'*Alfa* di Bini-Chini.

All'Aquila abbandonava anche l'equipaggio Scaletta-Costa.

A Roma le *Porsche* mantenevano ancora il comando della categoria con due equipaggi in testa. La media che a Pescara era di Km. 141,440, era scesa prudenzialmente a Roma a 131,706 Km. Le posizioni tenute dalle «Giulietta» immediatamente alle spalle delle vetture germaniche si erano letteralmente rivoluzionate cosicchè al terzo posto era passato Buticchi, emerso dalle retrovie, al quarto Sacchiero, che aveva sempre marciato in sesta posizione, al quinto Franceschetti, che era stato terzo a Ferrara ed ottavo a Pescara.

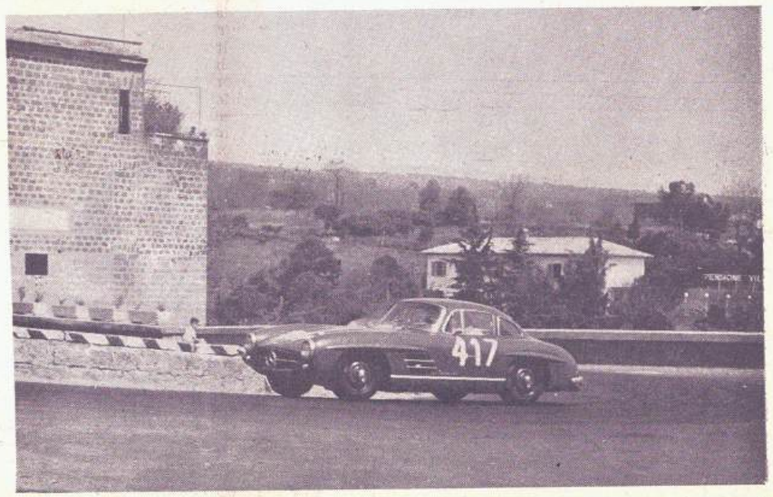
L'argentino Cabalen nonostante il pauroso incidente a Teramo, era ancora ottavo. A Siena le due *Porsche* di Berghe e di Frankerberg guidavano con notevole vantaggio la classifica. Buticchi, Franceschetti e Sacchiero occupavano le altre posizioni. A Firenze, mentre il vantaggio delle vetture tedesche continuava a salire regolarmente, le posizioni non mutavano come non mutavano a Bologna, dove Buticchi aveva però notevolmente ridotto il distacco sulle dure rampe della Futa portandosi a 4' da Frankerberg e a 7 da Berghe. Sacchiero era passato al quarto posto in seguito al ritiro di Franceschetti e Somaglino che a Roma era sesto, poteva conquistare la quinta posizione. La situazione non mutava negli ultimi Km., durante i quali la «Giulietta» di Buticchi dovrà accontentarsi di contenere l'offensiva delle macchine tedesche che avevano marciato ad oltre 123 km. di media, dato che le levigate e piatte strade della pianura padana non erano certamente le migliori per un contrattacco del tipo di quello della Futa.

Il duello Cestelli-Sala nella Turismo speciale oltre 1300

Lotta in famiglia nella categoria turismo di serie speciale oltre 1300 cmc. Le tre vetture straniere: una *Borgward*, una *Citroen* ed una *Mercedes*, non furono in grado di disturbare mai la guerra tra i piloti italiani che finalmente combattevano con armi pressochè pari.

Scarsi anche gli incidenti e ritiri in questa categoria nella quale erano scesi tre francesi, quasi tutte su vetture italiane *Alfa Romeo*. Al passaggio da Ravenna il noto equipaggio Petrobelli-Cremoneosi era in testa alla media di Km. 144,190 che precedeva Pistoia-Zocchi di 2' ed il campione italiano Sala (della 750 però) di 2'16"

A Ferrara si ritirava l'equipaggio Vergani-Masetti per guasto meccanico. A Rimini abbandonava anche la coppia Nember-Calvi, per una inopinata fusione. A Pescara comunque Petrobelli comandava sempre la classifica, avendo percorso i primi 630 Km. alla media di Km. 145.580. La coppia Pistoia-Zocchi manteneva la seconda posizione mentre Sala-Vigliani erano retrocessi al quinto posto ed erano



Se la Mercedes Sport ha strabiliato per la completezza del suo trionfo non da meno è apparsa la corsa delle Gran Turismo terminate ai primi tre posti nella loro classe. Particolarmente sensazionale è stata la media realizzata dal vincitore John Fitch che vediamo all'uscita di Roma al volante della Mercedes 300 SL.

A sinistra: controllo volante del tripolino Casella, su Mercedes 300 SL, che a Brescia si classificherà terzo nella classe oltre 1300 cc. del Gruppo vetture Gran Turismo. A destra: la Maserati 2 litri di Bellucci, che resisterà a lungo alla travolgente azione di Giardini e terminerà nella sua scia, attraversa Ravenna. Si noti il muro umano che troppo imprudentemente ha fatto da argine alla corsa.

stati preceduti da Fantuzzi e da Cestelli. A l'Aquila posizioni pressochè immutate e media sempre superiore ai 140. L'*Alfa Romeo* di Thiele-Storzini era attardata da un guasto. A Roma, avendo frattanto abbandonato l'equipaggio Petrobelli-Cremonesi per una avaria al motore, la coppia Cestelli-Musso era passata al comando, seguita dai regolari Pistoia-Zocchi e da Fantuzzi-Fancelli, nella cui scia marciava il campione italiano Sala in coppia col giornalista bresciano Manuel Vigliani. Frattanto Giacobi, perdeva un'ora e mezza per rottura del motorino di avviamento, mentre la coppia Rota-Ferrari si doveva fermare per sostituire i ferodi avendo i freni pressochè inservibili. L'equipaggio Sala-Vigliani aveva rotto l'indicatore della benzina. A Siena Cestelli non era al comando, ma al secondo posto. Fantuzzi si era sostituito a Pistoia, mentre Sala aveva guadagnato la terza posizione. A Firenze dominava sempre Cestelli alla media di km. 121,620.

Fantuzzi, Sala, Pistoia e Stern rappresentavano sempre gli avversari più pericolosi per il capofila delle 1900.

Dopo Firenze Cestelli guidava ancora, seguito però da Stern che precedeva Pistoia e Pavoni. Tra Bologna e Brescia Gian Carlo Sala sferrava l'atteso attacco alle prime posizioni ma a 30 km. da Brescia. poichè non c'era molto da fidarsi dell'indicatore della benzina, Sala decideva di effettuare un rifornimento prudenziale, che gli costava la perdita di tre minuti, perdita che doveva mostrarsi poi assai dolorosa, giacchè il vincitore Cestelli tagliava il traguardo primo della categoria alla media di km. 120,677 per soli 52". Gian Carlo Sala che lo scorso anno si guadagnò i galloni di campione italiano delle 750 sport, ha mostrato di avere i numeri per correre anche con macchine di cilindrata notevolmente superiore.

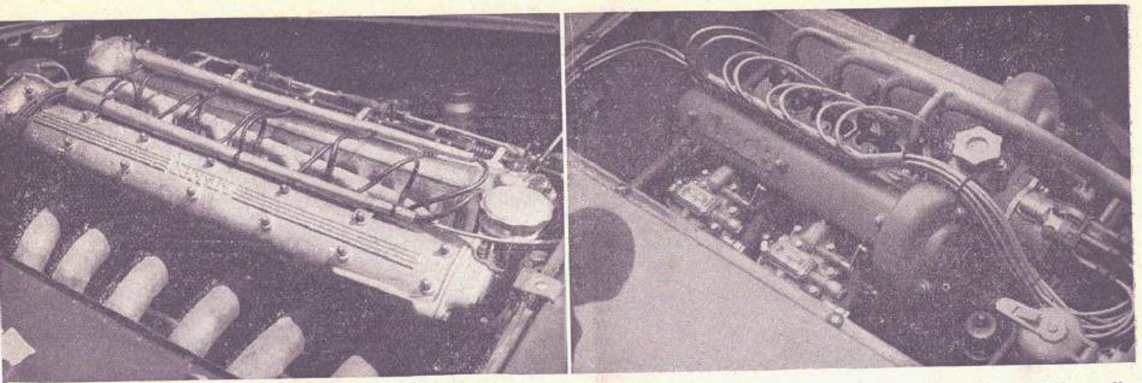
La battaglia sviluppatasi con equilibrio di forze in questa categoria è stata comunque interessantissima anche perchè indecisa fino all'ultimo chilometro.

Dittatura Mercedes nella Gran Turismo oltre 1300

Il campo delle macchine schierate in questa categoria era senza dubbio molto interessante dal punto di vista agonistico, perchè comprendeva alcuni tipi di macchine quasi integralmente sportive, tipi che hanno raggiunto grande rinomanza su tutte le strade del mondo. C'erano le *Mercedes*, le *Aston Martin*, le *Fiat* 8 V, le *Aurelia*, alcune versioni dell'*Alfa Romeo* 1900, la *Jaguar* e la *Porsche*. Se lo schieramento era assai vario ed interessante, esis.eva però un piccolo germe della discordia costituito dal fatto che le *Mercedes*, oltre ad essere ben più potenti cilindrata, erano vetture che, anche se anche dal punto di vista della semplice esteriorità apparivano come destinate ai grandi viaggi, avevano invece sotto il cofano motori pressochè identici a quelli della famosa 300 SRL, che tanti fastidi diede a *Ferrari* tre anni or sono nella famosa edizione, che vide la vittoria a Giovanni Bracco. Comunque, poichè cosa fatta capo ha, veniamo ai fatti, giacchè non è mancato l'interesse agonistico nei confronti di questa categoria. anche se sacrificata in partenza alla dittatura incontrastata della *Mercedes*, dittatura, che si rivelava sin dalle primissime battute, durante le quali ben tre macchine della Casa di Stoccarda si insediavano ai primi tre posti. Il carosello delle vetture di gran turismo oltre 1300, che sosteneva velocità medie di km. 150-160, non tardava a fare le prime vittime. A Peschiera l'*Aurelia* di Moioli-Temporini andava a sbattere violentemente contro un muro, ma fortunatamente i piloti riportavano soltanto lievi abrasioni. A S. Bonifacio di Verona si ritiravano anche i concorrenti Bottanelli-Gaido per guasto meccanico. A Tavernelle di Vicenza un'avaria metteva fuori combattimento la *Fiat Zagato* di Pellegrini-Bagatin. A Padova lo equipaggio assai quotato Siciliani-Netti abbandonava per la rottura della pompa dell'olio. A Ravenna, dove le *Mercedes* dell'americano Fitch, del tripolino Casella, del tedesco Gendebien, conducevano incontrastate la corsa abbandonava la *Fiat* 8 V dellla coppia Borghi-Borghi. Nella città romagnola la media era di chilometri 162,032; le tre macchine tedesche viaggiavano di conserva racchiuse nello spazio di circa tre minuti. Al quarto posto l'*Aston Martin* di Da Silva, seguita da una muta di macchine italiane capitanate dalla *Fiat* 8 V di Toselli-Cavallo. Dopo 603 km. (a Pescara) la situazione non mutava sostanzialmente. Gendebien passava al secondo posto e Casella subiva un notevole rallentamento senza perdere però la terza posizione. La media dell'americano Fitch era salita a km. 163.695. Da Silva era quarto, Toselli ancora quinto. Notevole a Pescara l'attacco di Castelbarco (*Fiat* 8 V) passato dal nono al settimo posto. Tra Pescara e l'Aquila Gendebien aumentava ancora l'andatura e passava al comando della categoria in ore 4 32'50", alla media di km. 160,537. Fitch era secondo, Casella terzo con un distacco piuttosto duro (quasi un quarto d'ora). Toselli-Cavallo (*Fiat* 8 V) erano passati al quarto posto precedendo di 21" la coppia Da Silva-Vidilles. Castelbarco aveva guadagnato il sesto posto. A Roma la situazione non cambiava affatto nelle prime cinque posizioni, ma scendeva di oltre 10 km. la media. Tra Roma e Siena spariva dalle prime piazze la veloce *Fiat* 8 V di Toselli-Cavallo, il cui posto era preso da Croce (*Aurelia*), che fin dai primi chilometri aveva marciato regolarmente in sesta posizione. L'*Aston Martin* di Da Silva era sempre in quinta posizione. A Firenze Gendebien era sempre primo ed aveva tre minuti di vantaggio sul suo compagno di squadra americano e venti su Casella. La *Fiat* 8 V di Castelbarco-Savoretti si era portata in quarta posizione. Sulla Futa Fitch riguadagnava circa un minuto nei confronti di Gendebien, ma le posizioni non mutavano. «Chicco» Castelbarco era ancora quarto, mentre al quinto posto si era riaffacciata l'*Aurelia* di Croce. Tra Bologna e Brescia (ordini di scuderia?) l'americano Fitch passava in testa e staccava di sette minuti Gendebien. Più tardi venivamo informati che Gendebien era uscito prima di strada e poi aveva forato presso Brescia, dove la media del vincitore risultava di km. h. 139.

Incontrastata la Osca nella 1100 Sport

Nella classe 1100 sport i partecipanti erano venti. Tra quei venti figuravano sette *Osca*, cinque delle quali hanno occupato i cinque primi posti della classifica, il cui capolista, contrariamente a quanto si potrebbe aspettare, non è un italiano ma un francese e cioè un farmacista di Digione, Bourillot, il quale ha vendicato così l'onta subita dall'unica vettura francese, la *D. B.* del francese Favre. A Rezzato si registrava il primo ritiro, quello di Fontana-Poschi su *Ermini*. A Ravenna le sette *Osca*, capitanate da Nobili-Bettiol passavano in testa nell'ordine alla



A sinistra: il potentissmo Ferrari 6 cilindri di 3750 cc. che ha strenuamente difeso il nostro prestigio contro la terribile coalizione tedesca. A destra: il 4 cilindri in linea di 1490 cc. della Osca ad alberi a camme in testa. In primo piano i due carburatori Weber doppio corpo.

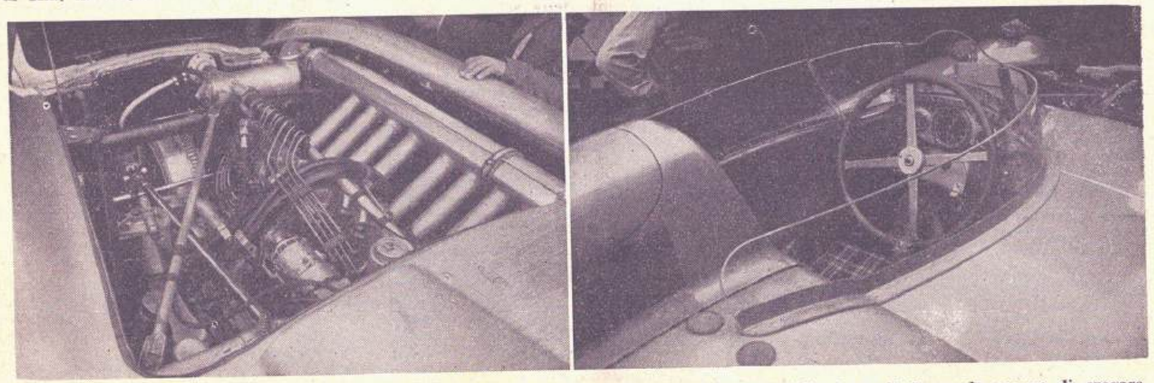
media di km. 145,545, con Bourillot in quinta posizione. A Pescara marcia regolare della compatta formazione dei fratelli Maserati con Nobili in testa alla media di km. 146,967. Nessun mutamento a l'Aquila. A Roma la marcia delle velocissime vetture bolognesi proseguiva regolarmente alla media di km. 135,690. Tra Roma e Siena il pilota-farmacista Bourillot dava segni d'impazienza e riteneva opportuno passare al quarto posto, approfittando di una fatale battuta d'arresto di Ricciardi. A Firenze Bourillot passava addirittura il seconda posizione dietro a Nobili, precedendo Ricciardi, Colantoni e Falli tutti su *Osca*. La media era di km. 124,196. Nobili aveva nella capitale toscana dieci minuti in vantaggio sul francese, che scendevano a sette a Bologna, dove, salutate entusiasticamente dai tifosi concittadini, le *Osca* transitavano compatte in testa alla classifica di classe. Tra Bologna e Brescia l'equipaggio Nobili-Bettiol, che accusava noie al funzionamento della macchina, rimasta in testa per 1300 km., veniva superato da Bourillot e da Colantoni, mentre, dietro allo stesso Nobili ,in seguito all'abbandono di Ricciardi e di Falli che avevano sempre marciato nelle primissime posizioni si classificavano le vetture di Monzin-Gianoli e di Madero-Franzoni. Cinque *Osca* terminavano quindi in testa la lunga cavalcata. Bourillot aveva impiegato poco più di tredici ore a compiere l'intero percorso alla media di Km. h. 122,634.

Ai punti la Porsche nella 1500 Sport

Limitato a 16 partenti il campo delle 1500 sport, non per questo la battaglia per il primato è stata meno interessante, perchè la *Porsche* aveva schierato quattro delle sue veloci 1500, alle quali si opponevano tre *Osca* affidate a piloti particolarmente adatti alle corse su strada, quali Descollonges, Cabianca e Sgorbati.

Purtroppo però la sorte non è stata troppo favorevole alle macchine bolognesi, perchè dopo soli 15 km., a Ponte S. Marco, Roberto Sgorbati era già fermo definitivamente.

Nella prima parte del percorso si portava immediatamente in testa il valoroso Cabianca, il quale raggiungeva la sua citta natia ad oltre 170 di media e successivamente transitava da Ravenna alla media di km. 167,121, seguito dal compagno di marca Descollonges a più di otto minuti. Le due applauditissime amazzoni Thirion-Washer su *Gordini* erano quinte precedute da due *Porsche*. A Pescara Cabianca era sempre primo con 16 minuti di vantaggio sulla *Porsche* di Seide il quale aveva scavalcato Descollonges. Al quarto posto inseguiva un'altra *Porsche*, tallonata dalla *Peugeot* di David-Terrai che aveva guadagnato nel frattempo due posizioni. A L'Aquila la situazione nelle prime quattro posizioni non mutava, così come a Roma (km 874) dove il capolista Cabianca marciava alla media di km. 142,360. A Siena Cabianca aveva aumentato il suo distacco sulla prima delle *Porsche*, quella di Seide, che risultava di oltre mezz'ora. Descollonges era sempre terzo a circa 8 minuti dal tedesco, che poteva contare in quarta ed in quinta posizione su altre due macchine consorelle. Anche il traguardo di Firenze non portava novità di rilievo, se non la media che era ancora dopo ben 1171 km. quasi intorno ai 140 orari, 139,110 per l'esattezza. Era tra Firenze e Bologna che si verificava il fatto più doloroso per i colori italiani. Cabianca rompeva sulla Raticosa la scatola del cambio ed era costretto a dare via libera alla macchina di Seide, che passava così in testa, ma con una media nettamente inferiore: chilometri 126,239. In seconda posizione era pure passata sugli Appennini la *Porsche* di Lautenschlager, mentre Descollonges, l'unico superstite della pattuglia delle *Osca*, era terzo. L'aria di casa però aveva benefici effetti per il francese, il quale si gettava allo sbaraglio e riusciva a riconquistare la seconda posizione, limitando così la portata del successo germanico. La media del vincitore sul traguardo di Brescia risultava, comunque di chilometri 131,570. Nei primi quattro posti si classificavano tre delle quattro *Porsche* partite, al quinto la regolare *Peugeot* di David ed al sesto la spericolata francesina Thirion sulla *Gordini*. La dura battaglia aveva costretto al ritiro otto concorrenti cosicchè la percentuale dei partiti e degli arrivati risultava identica: 50 %.



Particolari della Mercedes 300 SLR. A sinistra: svelati i segreti dello stupendo motore della Casa di Stoccarda capace di erogare circa 300 CV. A destra: il posto di guida della monoposto, affidata a Fangio e a Kling, soprannominata « dromedario » per il fatto di avere un solo poggiatesta.

Dominio Maserati nella 2000 Sport

Se nelle altre categorie le note riguardanti l'industria italiana sono tutt'altro che confortanti, anche a causa dell'assenteismo dell'industria italiana nelle classi più affollate, nella 2000 Sport invece, dove la minaccia straniera era costituita soltanto dalle *Triumph*, le note sono state più liete, perchè la Casa del Tridente ha fatto registrare un successo collettivo notevole piazzando sei macchine ai primi 6 posti della categoria e facendo registrare un arrivo di ben otto vetture al traguardo finale. L'unico avversario pericoloso è stato sino ad oltre metà gara Taramazzo, che con la *Ferrari* si si era sempre mantenuto in terza posizione. I partecipanti in questa categoria erano piuttosto numerosi, 33, e quindi il pronostico assai incerto. A Ravenna la *Ferrari* di Dalla Favera transitava in testa ad oltre 171 di media, seguita dalla *Maserati* di Giardini, che porterà a termine una gara spettacolosa, dalla *Ferrari* di Taramazzo e da una lunga fila di *Maserati* capitanate da Pineschi. A S. Martino Buonalbergo abbandonava la *Fiat* 8 V di Biancardi-Tabanelli. A Pescara si registrava l'assenza di Dalla Favera, il cui posto era preso da Giardini. Musso si era fatto sotto ricuperando parecchie posizioni ed era passato al secondo posto; Taramazzo (*Ferrari*) era terzo, quindi ancora la muta scatenata delle *Maserati* questa volta capitanate dal bravo Scarlatti, che dovrà poi ritirarsi per noie agli ammortizzatori. La cronaca di questa categoria farà registrare anche il ritiro di Maria Teresa De Filippis per noie alla distribuzione.

A L'Aquila era ancora Giardini a capitanare il carosello, mentre gli unici spostamenti riguardavano le posizioni secondarie nelle quali si faceva luce appunto la De Filippis in quarta posizione. A Roma sempre prima la *Maserati* e sempre terza la *Ferrari* di Taramazzo, ottimamente in gara. Anche a Siena la *Maserati* conduceva la corsa, ma Musso era riuscito a portarsi in prima posizione guadagnando ben sei minuti sul compagno Giardini. L'irriducibile Taramazzo era sempre terzo, ma con un distacco piuttosto considerevole. A Firenze Musso aumentava il suo vantaggio portandolo ad oltre nove minuti. Le altre posizioni non mutavano e segnavano il consolidamento dei posti in classifica da parte delle macchine di Buffa e di Scarlatti anch'esse contraddistinte dal classico emblema del Tridente. Come a Cabianca, gli Appennini erano fatali a Musso che rompeva il differenziale sulla Futa e così vedeva svanire il suo sogno di successo, che avrebbe senza dubbio suscitato molto scalpore anche perchè il suo tempo sino al momento del ritiro non era eccessivamente inferiore a quello dei grossi calibri. A Bologna quindi Giardini era primo, Taramazzo ancora secondo, terzo Sbraci seguito da altre tre *Maserati*. Scarlatti non riuscirà a tagliare il traguardo del Rebuffone, che vedrà invece vincitore della classe Giardini alla media di km. 136,049. L'ottimo moschettiere si classificherà anche quarto assoluto avendo compiuto una impresa certamente straordinaria se si pensa ai mezzi quest'anno schierati nella XXII Mille Miglia dalle maggiori industrie italiane e germaniche. Le *Maserati* di Bellucci, Sbraci, Sterzi,. Olivari e Papiarini ingegantivano il successo della Casa modenese, alle cui spalle si piazzavano le *Fiat* 8 V di due veterani delle corse su strada, Cortese e Bornigia.

Tre volte che sintetizzano la moderna era del nostro automobilismo sportivo. A sinistra: Enzo Ferrari, vale a dire l'uomo che dal nulla ha saputo costruirsi la gloria conquistando lauri mondiali e nel campo della Formula 1 e nel campo delle macchine sport. A destra: Vittorio Jano, sagace progettista della nuova Lancia Gran Prix, a colloquio con Kraus, impareggiabile ideatore dei possenti motori della Casa di Stoccarda.

Formidabile prestazione nella oltre 2000 Sport

Le notizie salienti della storia di questa classe, senz'altro quella capace di attirare su di sè le preferenze degli sportivi, sono le medesime che si usa narrare, allorquando si descrive la ciclopica tenzone che riguarda la lotta per il primato assoluto. Quando si arriva quindi a questa parte della storia della Mille Miglia, le imprese dei Moss, dei Taruffi dei Fangio, degli Herrman, dei Kling, dei Maglioli, dei Perdisa, dei Castellotti, dei Sighinolfi, dei Marzotto, ecc. sono ormai esaurientemnte state lumeggiate, ma è opportuno segnalare anche le imprese dei comprimari, tra i quali si annoverano spesso piloti che dominano ogni competizione e rotti a tutte le imprese. Abecassis che pilotava l'*Austin Healy*, è riuscito a conquistare il quinto posto nella categoria Sport oltre 2000 piazzandosi anche undicesimo assoluto. Il pilota inglese da parecchi anni non vuole mancare all'appuntamento della corsa bresciana ed ogni volta si comporta con la metodica e classica regolarità, tipica dei piloti britannici. Al sesto posto, ad esempio, si è classificata la *Ferrari* (che è anche quindicesima assoluta) di un pilota certamente tutt'altro che disprezzabile, che ha voluto nascondersi anche a risultato conseguito, sotto lo pseudonimo di « Kammamusi ». Al settimo posto un altro stradista ben noto agli appassionati di corse automobilistiche: Pinzero, dietro il quale si classificavano le ultime due superstiti della massima categoria, che ha fatto registrare anche la più alta percentuale di ritiri, cioè le britanniche *Austin Healy* di Mackin e di Verilli. Una nota va, nel generale coro di osanna alla vittoria della *Mercedes*, dedicata alle Case italiane, la cui sconfitta poi non è così sensazionale come è sembrato. Enzo Ferrari infatti, con la sua ben nota versatilità che questa volta però non lo ha certamente favorito aveva schierato ben cinque modelli differenti di vetture: la 2000 - la 3000 - la 3700 e la 4400. Inoltre a Castellotti era stato commesso l'incarico di fiducia di collaudare la nuovissima 4212 la stessa che vedremo probabilmente in ben altre condizioni alle Ventiquattr'ore di Le Mans. La *Maserati* che aveva in un primo tempo annunciata l'iscrizione ufficiale della 1500, della 2000 e della 3000, si è ritirata in tempo non permettendo la partenza della « litro e mezzo », mentre nella « Tre litri » faceva scendere in lizza una sola vettura affidata al giovane Perdisa, la cui prova è stata tutt'altro che disonorevole. La Casa del Dr. Orsi si è dedicata in massa alla 2000 Sport, dove, come abbiamo visto, ha riportato un successo schiacciante.

Nella Mille Miglia, come è noto, si inserisce da qualche tempo uno speciale gran premio intitolato al compianto asso mantovano Tazio Nuvolari. Quest'anno la classifica dei tre migliori tempi assoluti sul tratto Cremona-Mantova-Brescia di Km. 132 ha visto i tre alfieri della XXIII Mille Miglia piazzarsi nello stesso ordine della classifica generale assoluta. Ecco comunque i tempi e le medie del Gran Premio Nuvolari:

1°) Stirling Moss (*Mercedes*) in 39'54", media km. 198,496.
2°) Fangio (*Mercedes*) in 41' 16" 4, media 192,124.
3°) Maglioli (*Ferrari*) 41' 31" 1, media 190,751.

Le sottoclassi

E' noto che in base agli ordinamenti sportivi internazionali vi sono alcuni tipi di vetture, le quali, se gli organizzatori

A sinistra: un passaggio dell'equipaggio romano Cestelli - Musso, su Alfa Romeo 1900, vincitore della classe oltre 1300 cc. della Turismo di Serie Speciale. A destra: la Maserati 2000 cc. di Francesco Giardini impegnata sui tornanti che conducono a Loano. Il prestigioso pilota non avrà praticamente rivali nella Sport fino a 2000 cc. e si classificherà quarto assoluto.

non predisponessero speciali premi sarebbero destinate a morire di morte naturale dal sovrastante numero delle vetture più prestigiose e sovente più vicine al limite di cilindrata della categoria. Si creano allora le cosiddette sottoclassi, nelle quali vengono classificate le macchine affini, che sono costrette per le ragioni suesposte a battersi con mezzi ben più potenti in conseguenza delle classificazioni suddette. Nella sottoclasse sino a 350 cmc. alla quale si sono iscritte le quattro « *Isetta* » naturalmente non vi è stato elemento più interessante della media del primo, il forte Cipolla, il quale a raggiunto i 79,311 km. orari di media, sbalordendo per continuità e andatura. Nella sottoclasse comprendente le vetture da 350 a 500 cm,. hanno gareggiato le *Citroen* 415, le quale pure hanno fatto segnare ai cronometristi una media tutt'altro che trascurabile: km. 86,750. Per la cronaca diremo che il velocista n. 1 delle super utilitarie vetturette francesi è stato Seibert. Fra le *Fiat* 500 le gloriose « topolino », il predominio di Omati è stato assoluto dal primo all'ultimo chilometro e la sua media che come abbiamo già sottolineato in altra parte di questo « servizio », non può essere certamente paragonata a quella di altre vetturette straniere, che, oltre ad avere una cilindrata superiore, sono costruite con caratteristiche ben diverse da quelle di tipo veramente genuinamente turistico. La media di Omati è stata di km. 94,368.

Gli avversari più pericolosi del vincitore di questa sottoclasse sono stati Grazioli e Guarnieri, che hanno contenuto i loro distacchi in limiti onorevoli, tenendo conto della lunghezza del percorso (circa 10 minuti). Interessante anche la sottoclasse riguardante le nuovissime *Fiat* 600 la cui media è stata però inferiore a quella delle « Topolino ». Infatti Soldaini ha marciato alla media di km. 93,541. Il capolista ha però nettamente staccato gli altri competitori, infliggendo al secondo, Locatelli, quasi 13 minuti, ed al terzo, Brandi, oltre 21'. Nella sottoclasse sino a 1000 cmc. è data interessante la lotta ingaggiata tra le vetture straniere rappresentate da un lato dalle germaniche D.K.W. e dall'altro dalle francesi *Panhard*. Le macchine germaniche con alla testa l'armatore greco-svizzero Spiliotakis in coppia con la gentile consorte Helene, hanno conquistato i primi due posti alla media di km. 106,015, assicurandosi anche la quarta posizione. Nella sottoclasse da 1100 a 1300 cmc. si sono piazzate ai primi quattro posti altrettante *Peugeot* con alla testa il francese Guiraud del quale si parla in altra parte della presente narrazione. Al quinto posto si è piazzata la *Simca* di Augelvin. La media di Guiraud è stata di chilometri 112,853. Fra le macchine da 1300 a 1600 cmc. Cagli sulla *Borgward* ha pure superato i 100 km. orari, per l'esattezza ha raggiunto la media oraria di km. 101,148.

Fra le macchine oltre 2000 cmc. il tedesco Zeidlitz sulla *Mercedes* ha marciato a km. 102,677 precedendo la *Rover* di Barsotti con un distacco iperbolico (oltre cinque ore), segno evidente della disparità congenita, sul piano tecnico, delle due macchine in gara. Nel gruppo vetture di serie gran turismo da oltre 750 a 1100 cmc. la *Fiat* di Viola ha dominato largamente con km. 109,780 di media. In questo gruppo le *Fiat* hanno spadroneggiato, assicurandosi tutte le posizioni comprese la quinta con la *Zagato* di Lanzanova. Nella Gran Turismo da oltre 1300 a 1600 cmc. dominio incontrastato delle *Porsche* 1500, che hanno occupato i primi cinque posti segnando una media considerevole: km. h 123,040. Sempre nel gruppo vetture di serie gran turismo notevole la prestazione di D. Leto di Priolo su *Alfa Romeo* alla media di km. 119,535, seguito da un'altra *Alfa*, quella di Bongiasca. Tra le vetture *Diesel* è stato già illustrato il successo delle *Mercedes*, mentre un premio speciale andrà alle *Austin Healy* perchè hanno occupato i primi tre posti nel gruppo speciale riservato alle vetture con carrozzeria aperta. La media del vincitore Abecassis è stata la più alta tra quelle riguardanti le sottoclassi: chilometri 129,186. Da ultimo gli organizzatori non si sono dimenticati di quegli sportivi, che sono scesi in gara con vetture sport derivate dalle categorie turismo di serie normale e gran turismo. In questo settore si sono classificate ai primi due posti le *Fiat* 8 V di Cortese e di Bornigia, mentre la terza posizione è stata appannaggio della *Triumph* di Broche seguito dalle *Alfa Romeo* di Pezzotti e di Autiach.

L'indice di prestazione

Quest'anno la classifica di prestazione ha subito qualche modifica nel procedimento della sua determinazione. Infatti, ad evitare ridicole sperequazioni, gli organizzatori hanno previsto tre differenti formule, rispettivamente per i gruppi vetture sport e vetture di turismo di serie speciali, per il gruppo vetture gran turismo, per il gruppo di vetture da turismo di serie normale.

Lo scorso anno le formule erano due e l'indice risultava da un procedimento, nel quale l'entità del denominatore fisso era quantitativamente diverso.

Così Moss, il vincitore assoluto della XXII Mille Miglia, è risultato anche il vincitore della classifica all'indice di prestazione. Moss ha vinto così su tutta la linea, mentre Fangio si è classificato secondo in tutte le altre classifiche speciali, compresa la presente. L'*Isetta*, che lo scorso anno si era aggiudicata la vittoria, quest'anno si è classificata al terzo posto.

Gli sfortunati di turno

In una corsa tanto lunga e « tirata » gli sfortunati sono sempre alquanto numerosi. Anche quelli che possono assaporare la soddisfazione di ottenere risultati notevoli all'arrivo hanno sempre qualche inconveniente da lamentare.

Vediamo quali disavventure sono scritte nel nostro libro nero, quest'anno particolarmente fitto di appunti.

La *Fiat Diesel* di Dosio-Salini ha lamentato la rottura della cinghia del ventilatore e dell'acceleratore. La *Mercedes* di Masera-Candinali ha dovuto viaggiare da Siena in poi senza freni. La *Citroen* 415 di Bernheim-Leger è stata addirittura squalificata durante la partenza per irregolarità della licenza internazionale di guida.

La *Fiat* 500 di Giubbini-Gatti ha lamentato un guasto meccanico irreparabile prima di Vicenza ed è stata costretta al ritiro. La coppia Coppellotti-Coppellotti su *Renault* ha accusato avarie alla dinamo, alla pompa dell'olio ed ha terminato senza scappamento. Un guasto meccanico ha costretto al ritiro prima di Vicenza la *Fiat* 600 di Roversa-Anselmetti. Prima di Vicenza, a Torri di Confine, per la rottura del tubo dell'acqua, abbandonava anche la *Fiat* 600 di Ragnoli. A Monselice usciva di strada un'altra « 600 », quella di Ferrari, mentre la *Panhard* di Cotton-Pochon preferiva... uscire volontariamente di strada per tagliare ed accorciare il percorso puntando sulla dabbenaggine dei commissari. L'equipaggio Nannini-Nannini su *Renault* veniva pure liquidato sulla linea di partenza avendo una vettura non regolamentare.

La *Renault* di Panzini-Grati era costretta anch'essa al ritiro per un guasto meccanico. I piloti Linguanti-Comini, su *Renault* accusavano la rottura dei freni sulla Raticosa. L'equipaggio Donnini-Castellarin si scontrava poco prima della partenza con la vettura personale di Fangio nei pressi di Montichiari, Galtieri-Martinelli (*Fiat* 600) investivano invece un cane lupo. Per la cronaca numerosi sono stati i piloti, che si sono imbattuti nei quadrupedi fedeli all'uomo e che non hanno potuto dimostrare, a causa dell'alta velocità, la loro cinofilia.

A Cattolica si ritirava per guasto meccanico la *Fiat* 600 di Bisi. La *Fiat* 1100 dell'ing. Moretti veniva pure squalificata per la mancanza del casco di protezione del pilota sulla linea di partenza. La « 103 » di Pozzoli-Xeconti rompeva le sospensioni e grippava, un'altra 1100, quella di Coppo-Vaccari rompeva una biella e doveva essere spinta a mano dai piloti negli ultimi tre chilometri. Rondanini-Sassi su *Lancia Appia* rimanevano senza benzina per ben due volte. La « 1100 » di Toso si ritirava per un guasto irreparabile. I cremonesi di adozione Facchetti-Facchetti, padre e figlio, capottavano per evitare un concorrente, ma potevano terminare la gara. Lo studente Morolli, vincitore di categoria, su *Fiat* 1100, dopo Radicofani rimaneva con la frizione bloccata. La *Lancia Appia* di Morandini-Lanzini lamentava noie all'illuminazione. La *Fiat* 1100 di Palazzoli-Musso era costretta al ritiro per un guasto meccanico. Una macchina dello stesso tipo pilotata da Concari-Moietta usciva di strada nei prezzi di Montefiascone per evitare un cane. Il duo Alquati-Stanga oltrepassava la linea dei paracarri a Radicofani. La « 103 » di Sorcetti-Rusciati abbandonava per avaria al motore. Prima di Pescara si ritirava anche la « 1100 » di Bevilacqua, analoga sorte toccava alla *Fiat* di Roberti a Serlona nei pressi di Padova. L'equipaggio Barchiesi-Angelini spariva dalla classifica a Ferrara, i coniugi Spada per la rottura della dinamo erano costretti a percorrere 150 al buio. La *Moretti* delle francesi Renaud-Gordine si ritirava per un guasto. La *Siata* di Vielmi- Loda abbandonava nei pressi di Pescara. La *Moretti* di La Rosa abbandonava per avaria, imitato dalla vettura della stessa marca di Ubezzi a Vicenza. La *B.D.* di Bayol rompeva la sospensione anteriore destra.

La *Renault* di Bianchi lamentava una avaria irreparabile, la *Stanguellini* di Anna Maria Peduzzi rompeva un ammortizzatore prima di l'Aquila. La *Moretti* di Branca rompeva un pistone presso Roma, la *Siata* di Fenocchio-Perron rompeva una biella nei pressi di Radicofani. La *Renault* di Gesmier doveva pure abbandonare per un guasto fatale. A Firenze si ribaltava la D.K.W. di Jehle, a Mantova fondeva la « 1100 T. V. » di Polotti-Consolini che aveva lamentato anche un'avaria al serbatoio e noie alla lubrificazione. A Monselice presso Padova abbandonava l'equipaggio Tinelli-Ferrari. Pure sfortunati e costretti al ritiro Pozzoli - Prudenzano. Mandrini-Bertassi rompevano il parabrezza e rimanevano vittima di uno scoppio di un pneumatico. A Tortoreto di Teramo abbandonavano la gara per un guasto anche Montuschi e Tazzini su *Fiat*. Analoga sorte subivano Consolazio-Aldighieri, anch'essi su *Fiat* 1100. L'americano Newcombe usciva di strada a Ferrara senza accusare danni fisici, Bellotti rompeva il parabrezza presso Rimini. L'equipaggio Berardi-Grosso abbandonava a Radicofani per avaria al motore, Bassi Moscatelli su *Fiat* Farina si ritiravano a Rimini. Cantuseno-Manfredini ed il pilota Matteucci, che correva solo, equipaggi entrambi a bordo di *Fiat Zagato*, erano costretti per noie meccaniche al ritiro. I piloti della macchina 215 (Zanotti-Bertanza) seguivano ad un certo punto l'esempio di Cotton, cercando di accorciare il percorso rientrando in un altro punto del circuito, ma non riuscivano ad ingannare i commissari.

La *Giulietta* di Baratti-Archetti lamentava la rottura dello sterzo. A Giulianova abbandonava per guasto la *Porsche* di Borne-Balas. A Ferrara si fermava irrimediabilmente l'*Alfa* di Gazzoli-Gabaldo. La *Porsche* di Trips Berghe rompeva l'acceleratore. La *Giulietta* di Franceschetti, si aggiungeva all'elenco degli sfortunati, che era pure arrichito dallo scontro avvenuto nei pressi di Pineto di Teramo tra le *Giulietta* degli argentini Cabalen-Guarducci e del torinese Briccarello, che doveva abbandonare. A Tortoreto si ritiravano per noie meccaniche Bini-Chini (*Alfa Remo*), mentre a Padova abbandonavano la partita gli alfisti Guidetti-Maioli. A. S. Bonifacio Veronese si ritirava per avaria la *Giulietta* di Gatti, a l'Aquila ed a Ferrara scomparivano dalla lotta le *Alfa* rispettivamente di Scaletta e di Pagliai. Boganì-Masetti (*Alfa*) abbandonavano a Ferrara, Petrobelli-Cremonesi subivano anch'essi un'avaria irreparabile, Rota-Ferrari, tutti su *Alfa Romeo*, rompevano anch'essi una avaria irreparabile, Rota-Ferrari, tutti su *Alfa Romeo*, rompevano i freni e si fermavano a sostituire i ferodi. Thiele e Storzini (*Alfa Romeo*) lamentavano un guasto, Giacobi (*Alfa Romeo*) rimaneva fermo per un'ora e mezza a causa del deficiente funzionamento del motorino di avviamento. Nember-Calvi fondevano a Rimini, Sala-Vigliani rompevano l'indicatore della benzina. La *Fiat* 8 V di Toselli-Cavallo si ritirava anch'essa per guasto meccanico. La *Mercedes* di Gendebien usciva di strada dopo Bologna e lamentava una foratura presso Brescia. Bottanelli- Gaido si ritiravano a S. Bonifacio di Verona. Borghi-Borghi lamentavano noie meccaniche a Ravenna. Canavese-Mori (*Aurelia*) abbandonavano per guasto, mentre a Tavernelle di Vicenza la *Fiat Zagato* di Pellegrini-Bagatin si ritirava.

Pescara andava a sbattere contro un muro l'*Aurelia* di Moioli-Temperini. A Padova l'equipaggio Siciliani-Netti si ritirava per la rottura della pompa dell'olio. A Rezzato dopo soli 7 Km. scompariva per guasto la *Ermini* di Fontana-Poschi. La Raticosa era fatale alla *Osca* di Cabianca che rompeva la scatola del cambio. A Porto S. Giorgio vedeva il ritiro della *Osca* di Roberto Sgorbati per avaria irreparabile. La *Siata* di Zagher-Delbianco abbandonava per noie meccaniche, così come pure si ritirava la *Triumph* di Steed-Bruce per analogo motivo. La *Maserati* di Scarlatti, rimaneva senza ammortizzatori, quella di Maria Tereesa De Filippis accusava noie alla distribuzione. Il vincitore Giardini anch'egli su *Maserati* sveniva subito dopo l'arrivo per lo sforzo sostenuto. A. S. Martino Buonalbergo abbandonava per guasto la *Fiat* 8 V. di Biancardi-Tabanelli. Per identico motivo si ritirava anche la *Maserati* di Aprile-Palmer. Sulla Futa scompariva dalla contesa la *Maserati* di Musso per rottura del differenziale. A Tortoreto la *Ferrari* 3000 di Binci-Malinconi andava a sbattere violentemente contro un passaggio a livello. Purtroppo il grave incidente, essendosi la vettura ribaltata, era fatale al pilota Binci, il quale decedeva, mentre Malinconi riportava gravissime. A Padova usciva di strada l'*Alfa Romeo* 2500 di Giannino Festari di Milano, in località Bassanello avendo infilato per errore una via laterale al percorso. La vettura investiva 15 persone, in maggioranza bambini di cui uno è morto in seguito.

A Cestina presso Roma ribaltava la *Mercedes* di Kling che veniva ricoverato a Villa Stuard con la rottura di alcune costole, sulla Futa i Fratelli Ermann su *Mercedes* rompevano il serbatoio. A Pescara la *Ferrari* di Simonetta abbandonava per avaria, a Forlì la *Ferrari* di Carini accusava noie all'accensione, a Porto

PATTO DI ALLEANZA?

Questa foto è stata scattata a Brescia nei giorni precedenti la XXII Mille Miglia e questa stretta di mano tra Fangio e Kling potrebbe anche costituire il suggello ad una intesa tra i due piloti di Mercedes in vista della grande competizione. Le cose invece, come noto sono andate diversamente. Fangio ha lottato in condizioni meccaniche minorate, ma ha del pari riportata la sua vettura a Brescia ed al secondo posto assoluto, mentre Kling è stato protagonista di una rovinosa uscita di strada dopo il controllo di Roma.

S. Giorgio Piero Scotti (*Ferrari*) abbandonava per noie meccaniche imitato per noie ai pneumatici la *Ferrari* del tipo Indianapolis di Castellotti. Per scollamento del battistrada abbandonava a Castelletto di Verona anche la Ferrari di Paolo Marzotto mentre il giovane Perdisa guastava il cambio della sua *Maserati* 3000 sulla Futa. A Viterbo si ritirava Taruffi per la rottura della pompa dell'olio. Moss effettuava una paurosa testa a coda a Radicofani, Fangio doveva compiere gran parte del percorso con il deficiente funzionamento di un iniettore e costretto a marciare con 7 cilindri.

A Padova un gruppo di ragazzacci lanciavano una manciata di ghiaia contro il parabrezza del campione italiano De Santis, mentre correva a gran velocità. Singhinolfi in seguito ad una collisione con la *Maserati* di Aprile Palmer ha perso preziosi minuti ed è uscita di strada a Martinsicuro.

Morandini-Lanzini hanno lamentato difetti al motore ed all'illuminazione. Polotti-Becchetti sono usciti di strada presso Cremona ed hanno avuto noie meccaniche. « Giamba » di Milano ha lamentato un sacco di noie (dinamo, ventilatore, ecc) ed in una curva a sbucciato un parafango Pistoia e Zocchi su *Alfa* hanno sfilato diritti, diritti una curva ed hanno capovolto la macchina. Croce (*Aurelia*) ha dovuto sempre marciare da Bologna a Brescia con le marce in disordine. Da Silvia ha lamentato noie alla frizione. Fornasari presso Rimini ha rotto il cavo della batteria. L'*Isetta* di Pozzoli ha rotto dopo Roma la trasmissione, Pelli-Barozzi hanno guastato il carburatore. Seide (*Porsche*) è riuscito a vincere nella sua categoria nonostante l'uscita di strada a Pescara. La coppia Bellin-Carosio ha rotto il differenziale fra Parma e Borgotaro a causa di un sobbalzo.

Consuntivo della XXII

Circa il numero delle macchine iscritte quest'anno sono stati largamente superati tutti i precedenti primati. Infatti gli equipaggi che inviarono la loro adesione alla XXII Mille Miglia furono ben 652, divisi in 12 classi. Le macchine iscritte appartenevano:

10 al gruppo Diesel; 1 al gruppo Sport 250; 102 al gruppo Turismo speciale 750; 84 al gruppo Turismo normale; 39 al gruppo Sport 750; 58 al gruppo Turismo di serie speciale fino a 1300; 14 al gruppo Gran Turismo 1100; 34 al gruppo Gran Turismo fino a 1300; 30 al gruppo Turismo di serie speciale oltre 1300; 61 al gruppo Gran Turismo oltre 1300; 20 al gruppo Sport 1100; 15 al gruppo Sport 1500; 35 al gruppo Sport 2000; 30 al gruppo Sport oltre 2000.

Le macchine punzonate furono ben 533 con una defezione di 115 vetture iscritte.

I partenti furono 521 i ritirati 240 ed i classificati 281.

Lo scorso anno gli iscritti furono 475, i partenti 374, i ritirati 192 ed i classificati 182. In sostanza si è avuto un incremento notevolissimo. La percentuale del 50 per cento di arrivati raggiunta anche nel 1954 è stata quindi rispettata nel 1955, nonostante le medie siano state generalmente più elevate e causa soprattutto delle favorevoli condizioni atmosferiche che hanno permesso ai piloti di impegnare a fondo i mezzi meccanici.

Sempre in tema di percentuali diremo che la classe più tartassata è stata quella oltre 2000 cmc. nella quale le superstiti non hanno superato il 32 per cento. Nella classe turismo normale sono giunte a Brescia il 68 per cento delle macchine partite. Nel gruppo turismo speciale fino a 1300 la percentuale degli arrivati è stata del 63, nella gran turismo 1100 la percentuale è stata elevata avendo toccato il 57%, cioè quattro unità in più della percentuale generale degli arrivati. Le *Fiat* 600 hanno fatto realizzare la percentuale del 55 per cento di arrivo il chè per una macchina appena sfornata in gran serie dalla fabbrica, rappresenta sempre una buona affermazione. Purtroppo il bilancio della Mille Miglia è stato nettamente sfavorevole alle vetture italiane, che hanno dovuto abbandonare nelle mani degli stranieri la vittoria in ben 8 delle 14 classifiche di categorie. Nonostante tutte le disavventure però, dopo la mille chilometri di Buenos Aires, la 12 Ore di Sebring e la XXII Mille Miglia, tutte prove valevoli per la classifica del campionato del mondo per vetture Sport, le vetture italiane sono ancora al comando. Come è noto la classifica viene compilata assegnando ai primi arrivati 8, 6, 4, 3, 2 ed un punto. La classifica attuale è la seguente:

1. - *Ferrari*	p. 18
2. - *Maserati*	p. 11
3. - *Jaguar*	p. 8
4. - *Mercedes*	p. 8
5. - *Porsche*	p. 3
6. - *Gordini*	p. 2
7. - *Austin Healy*	p. 1

Le prossime prove valevoli per il campionato del mondo avranno luogo:

— l'11-12 giugno a Le Mans (Ventiquattr'ore)
— il 28 agosto la Nürburg Ring (1000 Km.)
— il 17 settembre in Inghilterra « Tourist Trophy »
— il 17 ottobre (Targa Florio)
— il 19-23 novembre nel Messico (Carrera Panamericana)

Dopo gli sbalorditivi e sconfortanti risultati della XXII Mille Miglia l'interesse per la classifica del campionato del mondo vetture sport è più che mai vivo. Il vantaggio delle macchine italiane è notevole, ma le prove da superare sono ancora molte. Siamo certi però che *Ferrari* e *Maserati*, rotti alle durissime battaglie sportive combattute, in tanti anni di coraggiosa attività non certamente confrontati dai grandi mezzi di cui dispone l'industria straniera, non rimarranno nel frattempo inerti ed affileranno a dovere le loro armi anche perchè tra le prove sopraelencate ve ne sono alcune particolarmente adatte ai mezzi meccanici italiani. Sarà comunque una bella ed entusiasmante battaglia, che, per dovere di cavalleria sportiva e d'italianità, ci auguriamo sinceramente che sia vinta onorevolmente da quei costruttori, che in questo momento, dopo il clangore della grande vittoria della *Mercedes* sembrano (a torto) predestinati alla sconfitta.

Ed ecco infine le classifiche della XXII Mille Miglia:

SAVINO MARIANI

(*Foto Millanta e Pubblifoto*)

CLASSIFICHE PARTICOLARI DELLA "XXII MILLE MIGLIA„

GRUPPO DIESEL

1. Retter H. (Mercedes) ore 16.52'25", media Km/h. 94,645; 2. Reinhardt (Mercedes) 17.12' e 14"; 3. Maser (Mercedes) 17.23'30"; 4. Dosio (Fiat) 17.34'30"; 5. Butvens E. (Mercedes) 17.56'52"; 6. Gorini (Fiat) 18.28'26"; 7. Gombac (Fiat G.) 21.15'15".

Iscritti 11 - Partiti 10 - Ritirati 3 - Classificati 7.

GRUPPO VETTURE DA TURISMO DI SERIE SPECIALI

Classe fino a 750 cmc.: 1. Galtier (Renault) ore 14.44'58", media Km/h. 108,275; 2. Redele (Renault) 15.01'43"; 3. Gesmier (Renault) 15.58'35"; 4. Stempert (Panhard) 16.01'08"; 5. Monraisse (Renault) 16.01'20"; 6. Guarnieri (Renault) 16.15'19"; 7. Vial (Renault) 16.19'14"; 8. Carando (Renault) 16.20'17"; 9. Linguanti (Renault) 16.25'33"; 10. Musolino (Renault) 16.35'59"; 11. Martin (Panhard) 16.38'50"; 12. De Gasperi (Renault) 16.43'58"; 13. Claroli (Renault) 16.46'26"; 14. Omati (Fiat 500) 16.55'23"; 15. Ramboy A. (Renault) 16.56'38"; 16. Soldaini (Fiat 600) 17.04'22"; 17. Grazioli B. (Fiat 500) 17.05'30"; 18. Guarnieri E. (Fiat 500) 17.06'35"; 19. Ferrucci G. (Renault) 17.13'39"; 20. Locatelli A. (Fiat 600) 17.17'08"; 21. Baruffaldi G. (Fiat 500) 17.21'15"; 22. Brandi A. (Fiat 600) 17.25'59"; 23. Olmi G. (Fiat 600) 17.31'12"; 24. Tanni (Fiat 600) 17.34'21"; 25. Corvi G. (Fiat 600) 17.35'25"; 26. Ricci G. (Fiat 600) 17.37'17"; 27. Gallinari G. (Fiat 600) 17.39'14"; 28. Bellini V. (Fiat 600) 17.41'06"; 29. Gobbi F. (Fiat 500) 17.41'23"; 30. Scotti U. (Fiat 600) 17.42'24"; 31. Turolla R. (Fiat 600) 17.42'47"; 32. Scrivanti M. (Fiat 600) 17.44'02"; 33. Rangoni T. (Fiat 600) 17.51'18"; 34. Coppellotti G. (Renault) 17.54'37"; 35. Cordini B. (Fiat 600) 18.00'16"; 36. Balestra (Fiat 600) 18.01'15"; 37. Serafini L. (Fiat 600) 18.06'13"; 38. Paviani G. (Fiat 600) 18.13'09"; 39. Seibert (Citroen) 18.24'33"; 40. Travaini A. (Fiat 600) 18.26'57"; 41. Frattura V. (Fiat 500) 18.28'47"; 42. De Carolis O. (Fiat 600) 18.29'17"; 43. Brachetti A. (Fiat 600) 18.36'30"; 44. Bellemo (Fiat 500) 18.40'37"; 45. Biagi (Fiat 600) 18.46'32"; 46. Merli (Fiat 600) 18.47'21"; 47. Marucci G. (Fiat 600) 18.54'16"; 48. Emendi E. (Fiat 600) 19.05'34"; 49. Bellini (Fiat 500) 19.16' e 58"; 50. Piva A. (Fiat 500) 19.17'32"; 51. Daganet (Citroen) 19.43'01"; 52. Courtes P. (Citroen) 19.48'16"; 53. Turolla F. (Fiat 500) 19.55'07"; 54. Cipolla M. (Iso) 20.08'09"; 55. Brugnoli F. (Panhard) 20.20'59"; 56. Montorio A. (Iso) 20.28'30"; 57. Bernier M. (Citroen) 20.42'58"; 58. Cotton R. (Panhard) 20.45'23"; 59. De Failly (Citroen) 20.45'56"; 60. Pieri O. (Fiat 600) 20.51'18"; 61. Turri E. (Renault) 21.01'55"; 62. Stragliotto D. (Iso) 21.33'40"; 63. Anselmo R. (Iso) 21.37'17".

Iscritti 120 - Partiti 100 - Ritirati 37 - Classificati 63.

GRUPPO VETTURE DA TURISMO DI SERIE NORMALE

Classe fino a 1100 cmc.: 1. Norolli O. (Fiat 1100) ore 14.14'43", media Km/h 112,107; 2. Quinto (Fiat 1100) 14.43'57"; 3. Cerrone (Fiat 1100) 14.47'41"; 4. Cai (Fiat 1100) 14.51'46"; 5. Baglieri (Appia) 14.55'47"; 6. Pratico' (Fiat 1100) 14.57'17"; 7. De Sanctis (Fiat 1100) 14.59' e 25"; 8. Rondanini (Appia) 15.15'56"; 9. Buzzetti (Fiat 1100) 15.16'21"; 10. Concari (Fiat 1100) 15.18'12"; 11. Dari F. (Fiat 1100) 15.20'07"; 12. Milanesi M. (Fiat 1100) 15.24'19"; 13. Fontana L. (Fiat 1100) 15.26'06"; 14. Baldi E. (Appia) 15.31'03"; 15. Pegoraro M. (Fiat 1100) 15.35'21"; 16. Bossetti A. (Appia) 15.38'13"; 17. Polverini G. (Fiat 1100) 15.40'42"; 18. Villani G. (Appia) 15.43'19"; 19. Richter G. (Appia) 15.43'23"; 20. Casalogni V. (Fiat 1100) 15.45'46"; 21. Morandini (Appia) 15.48'49"; 22. Pola R. (Fiat 1100) 15.55'04"; 23. Rappetto R. (Fiat 1100) 15.56'40"; 24. Nosari G. (Fiat 1100) 15.59'21"; 25. Balbo R. (Fiat 1100) 16.00'21"; 26. Boghi R. (Appia) 16.05'11"; 27. Alberini D. (Fiat 1100) 16.06'33"; 28. Coppo C. (Fiat 1100) 16.10'36"; 29. Bolognesi E. (Fiat 1100) 16.13'13"; 30. Momo (Fiat 1100) 16.16'18"; 31. Pasotti (Fiat 1100) 16.16'52"; 32. Menguzzo (Fiat 1100) 16.20'37"; 33. Barchieri (Fiat 1100) 16.21'48"; 34. Basili R. (Appia) 16.22'29"; 35. Ozzoli R. (Fiat 1100) 16.24'48"; 36. Rapetti V. (Fiat 1100) 16.25'09"; 37. Marinoni (Fiat 1100) 16.28'11"; 38. Facchetti A. (Fiat 1100) 16.31'00"; 39. Nordari A. M. (Fiat 1100) 16.34'18"; 40. Barbi (Fiat 1100) 16.43'16"; 41. Pagani L. (Fiat 1100) 16.44'36"; 42. Maghetini (Fiat 1100) 16.46'25"; 43. Agosti D. (Appia) 16.48'12"; 44. Filippini E. (Fiat 1100) 16.50'02"; 45. Bassini R. (Fiat 1100) 16.50'24"; 46. Calzavacca A. (Fiat 1100) 16.52'25"; 47. Astrolux (Fiat 1100) 16.55'47"; 48. Spada (Fiat 1100) 16.58'53"; 49. Bertoli E. (Fiat 1100) 17.09'12"; 50. Zempella W. (Fiat 1100) 17.32'06"; 51. Trapanese (Fiat 1100) 17.39'27"; 52. Bertoli L. (Fiat 1100) 18.02'44"; 53. Negri B. (Fiat 1100) 19.01' e 33"; 54. Molteni A. (Fiat 1100) 19.27'32"; 55. Chiarelli G. (Fiat 1100) 21.44'09".

Iscritti 100 - Partiti 81 - Ritirati 26 - Classificati 55.

GRUPPO VETTURE SPORT

Classe 750 cmc.: 1. Storez C. (D.B.) ore 13.21'03", media Km/h. 119,618; 2. Auricchio V. (Stanguellini) 13.55'22"; 3. Navarro L. (Panhard) 13.58'01"; 4. Bayol (D.B.) 13.58'45"; 5. Peduzzi (Stanguellini) 14.50'39"; 6. Bozzini (Patriarca) 15.13'17"; 7. Stanga C. (Giannini) 15. 21'32"; 8. Silva T. (Fiat) 15.35'53"; 9. Balzarini (Moretti) 15.45'27"; 10. Capuccio E. (Panhard) 16.17'52"; 11. Branca A. (Moretti) 16.59'46"; 12. Petrella V. (Giannini) 17.21'58"; 13. Azzario V. (Fiat M.) 17.47'55"; 14. Guy M. (Renault) 18. e 56'23".

Iscritti 48 - Partiti 38 - Ritirati 24 - Classificati 14.

GRUPPO VETTURE TURISMO SERIE SPECIALI

Classe da 750 a 1300 cmc.: 1. Mandrini (Fiat) ore 13.48'12", media Km/h. 115,697; 2. Villotti L. (Fiat) 13.58'12"; 3. Guiraud (Peugeot) 14.09' e 04"; 4. Bezzan D. (Fiat) 14.22'27"; 5. Blasi N. (Fiat) 14.24'57"; 6. Vincent L. (Peugeot) 14.33'49"; 7. Maggiorelli A. (Fiat) 15.01'20"; 8. Spiliotakis (D.K.W.) 15.03'50"; 9. Grifani (Fiat) 15.04'06"; 10. Cocchetti A. (Fiat) 15.05'04"; 11. Franchi G. (Fiat) 15.10'53"; 12. Rabuffi S. (Fiat) 15.13'36"; 13. Vecchi L. (Fiat) 15.23'16"; 14. De Garets B. (Peugeot) 15.25'19"; 15. Quaglierini P. (Fiat) 15.24'01"; 16. Marconi E. (Fiat) 15.39' e 04"; 17. Ritzinger A. (D.K.W.) 15.42'34"; 18. Miguet J. (Peugeot) 15.43'29"; 19. Balestra L. (Fiat) 15.43'35"; 20. Colombi N. (Fiat) 15.48'40"; 21. Giamba (Fiat) 15.48'53"; 22. Missaglia (Fiat) 15.58'13"; 23. Sacchiero L. (Fiat) 16.01'05"; 24. Palotti E. (Fiat) 16.01'24"; 25. Lemerle J. L. (Panhard) 16.05'11"; 26. Peverada M. (Fiat) 16.11'17"; 27. Angelvin M. (Simca) 16.35'58"; 28. Jehle (D.K.W.) 16.38'51"; 29. Ortolani A. (Fiat) 16.43'15"; 30. Borelly (Panhard) 17.02' e 14" 31. Pozzoli L. (Fiat) 17.02'27"; 32. Melotti (Fiat) 18.25'04"; 33. Tavenaghi (Fiat) 17. 44'10"; 34. Dantin M. (Simca) 18.02'47"; 35. Marzani (Fiat) 22.39'54".

Iscritti 65 - Partiti 57 - Ritirati 21 - Classificati 36.

GRUPPO VETTURE GRAN TURISMO

Classe fino a 1100 cmc.: 1. Viola F. (Fiat) ore 14.32'50" media Km/h. 109,780; 2. Tiozzo A. (Fiat) 14.54'27"; 3. Kerschbaumer (Fiat) 15.38' e 40"; 4. Zanotti (Fiat) 15.40'28"; 5. Lanzanova (Fiat Z.) 15.51'41"; 6. Raffo (Fiat F.) 16.04' e 11"; 7. Toniolo A. (Fiat Z) 17.17'20"; 8. Scheidler (Fiat) 18.16'00".

Iscritti 17, partiti 14, ritirati 6. Classificati 8.

GRUPPO VETTURE GRAN TURISMO

Classe da oltre 1100 a 1300 cmc.: 1. Frankenberg (Porsche) ore 12.58'39", media Km/h. 123,059; 2. Trips Berghe (Porsche) 13.02'55"; 3. Buticchi A. (A. Giulietta) 13.17'18"; 4. Sacchiero (Alfa Giul.) 13.44'05"; 5. Somaglino (Alfa Giul.) 13.46'45"; 6. Cabalene O. (Alfa G.) 13'49' e 04"; 7. Merkel H. (Porsche) 13.57'10"; 8. Nathan M. (Porsche) 14.11'15"; 9. Branza (Alfa Giul.) 14.15'45"; 10. Einsiedel (Porsche) 14.38'30"; 11. Camisotti (Alfa Giul.) 15.07'14"; 12. Paon S. (Alfa Giul.) 15.19'39"; 13. Di Stefano (Alfa G.) 15.32'46"; 14. Plank F. (Porsche) 16.46'19".

Iscritti 48, partiti 32, ritirati 18. Classificati 14.

GRUPPO TURISMO SERIE SPECIALE

Classe oltre 1300 cmc.: 1. Castelli Guidi (Alfa R.) ore 13.14'05", media Km/h. 120,667; 2. Sala G. (Alfa R.) 13.14'57"; 3. Stern M. (Alfa R.) 13.15'51"; 4. Pistoia D. (Alfa R.) 13.25'07"; 5. Pavoni V. (Alfa R.) 13.41'33"; 6. Martinengo (Alfa R.) 13.56'46"; 7. Gerakis (Alfa R.) 14.07' e 22"; 8. Giacobi A. (Alfa R.) 14.40'40"; 9. Rota R. (Alfa R.) 14.49'58"; 10. Cornaggia Medici (Alfa R.) 14.50'42"; 11. Zedlitz L. (Mercedes) 15.33'13"; 12. Morelli E. (Alfa R.) 15.42'31"; 13. Cagli U. (Borgward) 15.47'19"; 14. Barsotti (Rover) 20.44'44".

Iscritti 33, partiti 31, ritirati 17. Classificati 14.

GRUPPO VETTURE GRAN TURISMO

Classe oltre 1300 cmc.: 1. Fitch J. (Mercedes) ore 11.29'21", media Km/h. 139,000; 2. Gendebien (Mercedes) 11.36'00"; 3. Casella (Mercedes) 12.11'15"; 4. Castelbarco (Fiat 8 V) 12.24'43"; 5. Da Silva R. (Aston M.) 12.43'50"; 6. Croce C. (Aurelia) 12.52'29"; 7. Vanini V. (Alfa Zag.) 12.56'11"; 8. Guenzler (Porsche 1500) 12.58'46"; 9. Galluzzi V. (Alfa Zag.) 13.13'08"; 10. Leto di Priolo (Fiat 8 V) 13.21'36"; 11. Fornasari G. (Alfa Zag.) 13.21'46"; 12. Vesely L. (Fiat 8 V) 13.24'03"; 13. Heath J. (Jaguar) 13.24'27"; 14. Caracciolo F. (Aurelia) 13.25'57"; 15. Terzi G. (Aurelia) 13.27'27"; 16. Bussinello C. (Aurelia) 13.29'51"; 17. Lissmann D. (Porsche) 13.35'53"; 18. Morelli A. (Aurelia) 13.42'26"; 19. Oesterle H. (Porsche) 13.53'04"; 20. Fredella G. (Aurelia) 13.55'06"; 21. Luni A. (Aurelia) 13.55'08"; 22. Boschsler R. (Porsche) 14.03'31"; 23. Bongiasca (Alfa R.) 14.06'44"; 25. Fossati A. (Aurelia) 14.31'05"; 25. Rota G. (Alfa Zag.) 14.32'04"; 26. Petrella C. (Aurelia) 14.32'20"; 27. Spagna A. (Aurelia) 14.33'59"; 28. Fiorani A. (Aurelia) 14.40'27"; 29. Schlicht O. (Porsche) 14.45'54"; 30. Can (Aurelia) 14.49'18"; 31. Vailetti G. (Aurelia) 15.10'12"; 32. Lumbroso L. (Aurelia) 16.40'10".

Iscritti 77, partiti 60, ritirati 28. Classificati 32.

GRUPPO VETTURE CATEGORIA SPORT

Classe da 750 a 1100 cmc.: 1. Bourillot C. (Osca) ore 13.01'21", media Km/h. 122,634; 2. Colantoni (Osca) 13.18'27"; 3. Nobile (Osca) 13.18'38"; 4. Monzin (Osca) 14.14'20"; 5. Aguzzoli (Fiat) 14.22'49"; 6. Madero (Osca) 14.31'50"; 7. Compostella (Fiat) 15.43'49"; 8. Guidotti (Fiat) 15.57'35"; 9. Pelli C. (Fiat Zag.) 15.59'35".

Iscritti 29, partiti 20, ritirati 12. Classificati 8.

GRUPPO VETTURE SPORT

Classe fino a 1500 cmc.: 1. Seide W. (Porsche) 12.08'17, media Km/h. 131,570; 2. Descollanges (Osca) 12.29'56"; 3. Lautenshlager E. (Porsche) 12.59'52"; 4. Sassone A. (Porsche) 13.29'01"; 5. David P. (Peugeot) 13.46'09"; 6. Thirion G. (Gordini) 13.52'18"; 7. Ragliarini (Alfa R.) 14.40'41"; 8. Cantelli A. (Siata) in 14.50'57".

Iscritti 24, partiti 16, ritirati 8. Classificati 8.

GRUPPO VETTURE SPORT

Classe fino a 2000: 1. Giardini F. (Maserati) ore 11.15'32", media Km/h. 141,843; 2. Bellucci (Maserati) 12.09'10"; 3. Sbraci S. (Maserati) 12.24'31"; 4. Sterzi (Maserati) 12.49'04"; 5. Olivari G. (Maserati) 12.57'31"; 6. Pagliarin P. (Maserati) 13.14'07"; 7. Cortese F. (Fiat 8 V) 13.35'25"; 8. Bornigia (Fiat 8 V) 13.37'02"; 9. Lopez F. (Maserati) 13.46'43"; 10. Brocke L. (Triumph) 13.54'52"; 11. Pezzotti L. (Alfa) in 14.33'40"; 12. Auriach (Alfa) 14.47'02"; 13. Magi Diligenti (Maserati) 15.03'19".

Iscritti 44, partiti 33, ritirati 20. Classificati 13.

GRUPPO VETTURE SPORT

Classe 2000 cmc.: 1. Moss Stirling (Mercedes) ore 10.07'48", media Km/h. 157,650; 2. Fangio J. M. (Mercedes) 10.39'33"; 3. Maglioli U. (Ferrari) 10.52'43"; 4. Sighinolfi (Ferrari) 11.33'27"; 5. Abecassis G. (Austin H.) 12.21'43"; 6. « Kammamuri » (Ferrari) 12.40'42"; 7. Pinzero (Ferrari) 13.14'01"; 8. Macklin (Austin H.) 13.19'25"; 9. Verilli G. (Austin H.) 14.38'52".

Iscritti 35, partiti 28, ritirati 19. Classificati 9.

CLASSIFICHE E PREMI SPECIALI

VETTURE DA TURISMO DI SERIE SPECIALE

Cilindrata fino a 350 cmc.: 1. Cipolla M, (Iso) 20.08'09", media Km/h. 79,311; 2. Montorio (Iso) 20.28'30"; 3. Stragliotto D. (Iso) 21.33'40"; 4. Anselmo R. (Iso) 21.37'17".

Cilindrata da oltre 350 fino a 500 cmc.: 1. Seibert (Citroen) 18.24'33", media Km/h. 86,750; 2. Dagonet J. (Citroen) 19.43'01"; 3. Courtes T. (Citroen) 19.48'16"; 4. Bernier M. (Citroen) 20.42'58"; 5. De Failly J. (Citroen) in 20.45'56".

Fiat 500 (topolino): 1. Omati M., 16.55'23", media Km/h. 94,368; 2. Grazioli B, 17.05'30"; 3. Guarneri E., 17.06'35"; 4. Baruffaldi G., 17.21'15"; 5. Corvi G., 17.35'25".

Fiat 600 cmc.: 1. Soldaini, 17,04'22", media Km/h. 93,541; 2. Locatelli A., 17.17'08"; 3. Brandi A., 17.25'59"; 4. Olmi G., 17.31'42"; 5. Tanni, 17.34'21.

Cilindrata da oltre 750 a 1000 cmc.: 1. Spiliotakis (D.K.W.) ore 15.03'50", media Km/h. 106,015; 2. Ritzinger (D.K.W.) 15.42'34"; 3. Lemerle J. L. (Panhard) 16.05'11"; 4. Jehle (D.K. W.) 16.38'51"; 5. Borelly (Panhard) 17.02'14".

Cilindrata da oltre 1100 a 1300 cmc.: 1. Guiraud P. (Peugeot) ore 14.09'04", media Km/h. 112,853; 2. Vincent (Peugeot) 14.33'49"; 3. De Gorets B. (Peugeot) 15.23'19"; 4. Miguet J. (Peugeot) 15.43'29"; 5. Angelvin M. (Simca) 16.35'58".

Cilindrata da oltre 1300 a 1600 cmc.: 1. Cagli-Banti U. (Borgward) ore 15.47'19", media di Km/h. 101,148.

Cilindrata oltre 2000 cmc.: 1. Zedlitz L. (Mercedes) 15.33'13", media Km/h. 102,677; 2. Barsotti (Rover) 20.44'44".

GRUPPO VETTURE DI SERIE GRAN TURISMO

Cilindrata da oltre 1300 a 1600 cmc.: 1. Guenzler R. (Porsche 1500) 12.52'46", media Km/h. 123,040; 2. Lissmann D. (Porsche 1500) 13.35'53"; 3. Oesterle H. (Porsche 1500) 13.53'04"; 4. Bochsler R. (Porsche 1500) 14.03'31"; 5. Schlicht O. (Porsche 1500) 14.45'54".

Cilindrata da oltre 1600 a 2000 cmc.: 1. Leto di Priolo D. (Fiat 8 V) 13.21'36", media Km/h. 119,535; 2. Bongiasca (Fiat 8 V) 14.06'44".

Vetture con carrozzeria aperta: 1. Abecassis (Austin H.) 12.21'43"; media Km/h. 129,186.

Vetture sport derivate dalla cat. Turismo normale e Gran Turismo: 1. Cortese (Fiat 8 V) 13.35'25", media Km/h. 117,510; 2. Bornigia (Fiat 8 V) 13.37'07"; 3. Broche L. (Triumph) 13.54'52"; 4. Pezzotti L. (Alfa R.) 14.33'40"; 5. Autiach (Alfa R.) 14.47'02".

CLASSIFICA ALL'INDICE DI PRESTAZIONE

1. Moss Stirling	**(Mercedes)**	**K. 562**
2. Fangio	**(Mercedes)**	» 590
3. Cipolla	**(Isetta)**	» 597
5.. Giardini	**(Maserati)**	» 620
4. Storez	**(DB/Panhard)**	» 605

A sinistra: la Borgward « Isabella » di Cagli - Banti per le strade di un settore appennico. A destra: la Fiat 8 V di Castelbarco, protagonista di un exploit veramente rimarchevole, impegnata nell'ultimo tratto che conduce a Bologna. Sarà la prima delle macchine italiane nella classe oltre 1300 cc. del Gruppo Gran Turismo, dominata dalle organizzatissime Mercedes 300 SL.