

La più grande corsa della storia

Dal crogiuolo della rovente battaglia, in cui si sono bruciati i migliori campioni e le macchine più veloci del mondo, sorge la vittoria a tempo di record della "Ferrari" di Giannino Marzotto

«La più grande corsa da quando esistono le corse automobilistiche». Non è una definizione nostra: è la conclusione di molti fra i più celebrati critici del mondo, che, ritrovandosi a Brescia nel ventennale della «Mille Miglia» hanno assistito alle palpitanti vicende di questa grandiosa competizione che ha segnato un primato non facilmente superabile.

Non ci riferiamo certamente al pri-

mato di iscrizioni o quanto meno al mancato primato di partenti. Queste cifre di massa non ci interessano particolarmente anche se è ovvio che non si possa sottacere il fatto, per se stesso impressionante, di un migliaio di uomini su mezzo migliaio di macchine tutte modernissime, lanciati in competizione velocistica per le strade comuni alla presenza di oltre 6 milioni di spettatori.

A noi preme soprattutto il primato di qualità e di contenuto tecnico e sportivo che la 20.ma «Mille Miglia» ha avuto e che fa onore a questa personissima competizione, allo sport dell'automobile, alla nostra Italia. Lo scorso anno avevamo battezzato la «Mille Miglia» come «corsa del secolo» e questo anno tale appellativo appare ancor più giusto e meritato.

Siamo, nel complesso, ancora sulle cifre di partecipazione dello scorso anno. Probabilmente, se le tergiversazioni della C.S.I. e conseguentemente della C.S.A.I. non fossero intervenute, costringendo gli organizzatori bresciani a pubblicare un regolamento prima di conoscere le tardive decisioni dei Saloni automobilistici, anche i primati di partecipazione sarebbero stati battuti in pieno. Infatti probabilmente si sarebbe mantenuta la Categoria «Gran Turismo Internazionale», magari si sarebbe fatta anche quella «Sport Commer-

La Televisione italiana e inglese alla «Mille Miglia». Da sinistra a destra: il nostro corrispondente bresciano Savino Mariani, il regista della RAI-TV sig. Achille Rizzi e un neo assistente, gli inglesi Bill Mason, direttore di produzione, Maurice Ford, John Armstrong, condirettore, Ronald Wittehouse, assistente. Questi ultimi «girano», oltre che per la televisione britannica, per il film Shell.

A Brescia, la folla entusiasta si accalca attorno alle vetture che escono dal recinto delle verifiche.

ciale» oltre la «Turismo Internazionale» e la «Sport Internazionale» e non sarebbe stato necessario introdurre all'ultimo momento le «sottoclassi» di fortuna e le classifiche speciali, che non valgono che a confondere le idee.

Comunque ci siamo già dilungati a suo tempo su queste storie regolamentari e lo scorso anno ci siamo pure dilungati sull'essenza stessa della corsa, sulla possibilità e sulla convenienza di limitarne gli sviluppi numerici, di inquadrarla in una classicità selezionatrice ecc. ecc..

Non staremo qui a ripetere cose che i nostri lettori conoscono ormai a memoria e che per altro finiscono per lasciare immutata la realtà. La «Mille Miglia» è quella che è, e non vale discuterla. Non staremo quindi a polemizzare, limitandoci invece ad analizzarne brevemente il contenuto, che è per se stesso così imponente, da giustificare ogni rinuncia alla diatriba in favore della disanima obiettiva dei poderosi risultati conseguiti.

L'organizzazione

Un modello come sempre. Ogni anno Renzo Castagneto ed i suoi amici riescono a trovare nuovi motivi e nuovi elementi d'interesse. Quest'anno c'era un colossale tabellone nella piazza del-

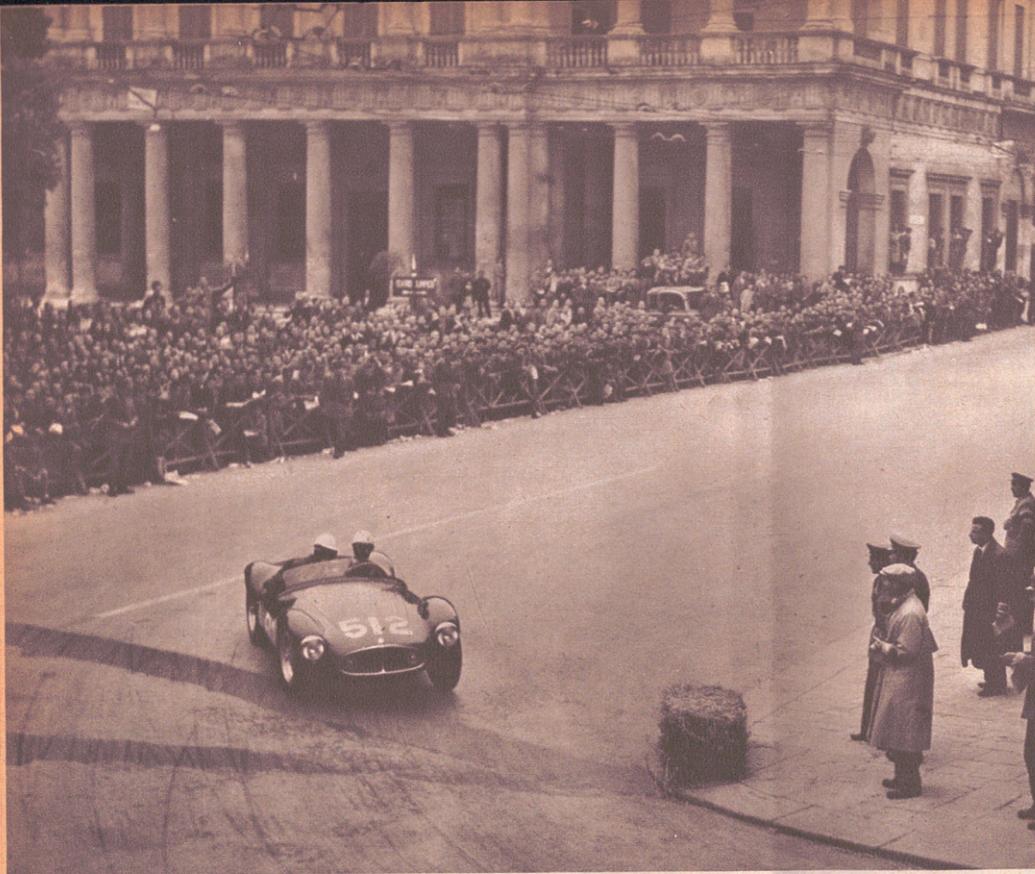
Di fianco: Stirling Moss, capitano dello squadrone inglese della Jaguar, al momento del via.

Sotto, da sinistra a destra: Giuseppe Musso, che per tre quarti della corsa ha dominato nella classe «2 litri», si avvia alla partenza con la sua Maserati 6 cilindri assistito da Aldo Lugo. (a sinistra) - Franco Bordoni, sulla 6 cilindri Gordini, è stato uno dei più brillanti protagonisti della corsa nelle prime fasi.

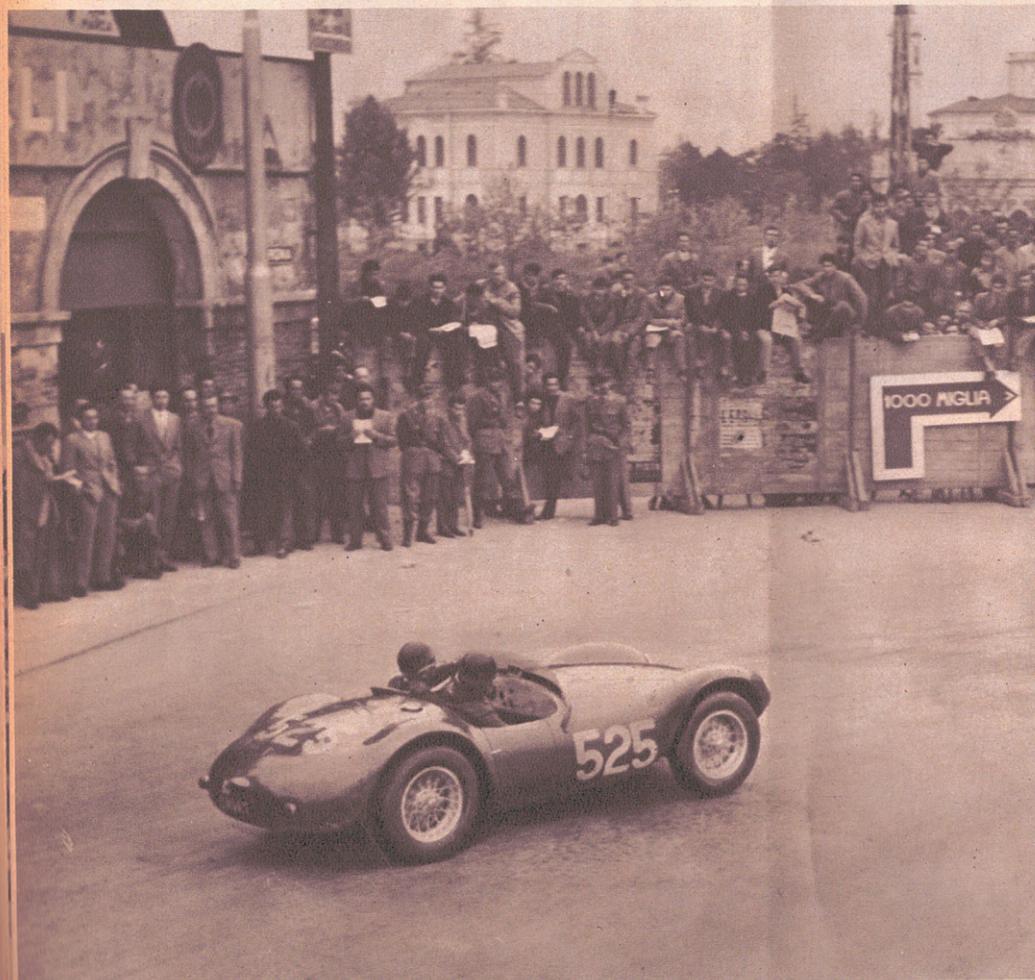


Franco Cortese, sulla Fiat 8 V, sta per prendere il via. A destra, il nostro Direttore assiste alla partenza del suo compagno di tante competizioni.





In mezzo alla disciplinata folla della palladiana Vicenza passa Mantovani, brillante secondo delle 2000, su Maserati.



Gilotti su Maserati in piena azione.

le verifiche (chiediamo se non sarebbe il caso di chiamare la piazza bresciana «Piazza della Mille Miglia») c'era la «Mille Miglia» flatelica oltre che quella colombofila, c'era la Televisione italiana e inglese, c'erano innumerevoli pubblicazioni, libretti, fazzoletti, giochi dell'oca, oggetti, ecc. ispirati alla «Mille Miglia» ormai divenuta una cosa davvero fabesca e affascinante per giovani e vecchi, uomini e donne.

Abbiamo vissuto la «Mille Miglia» a Brescia e quindi non possiamo che parlare di quello che abbiamo visto al «quartiere generale» della corsa. Chiediamo a Castagneto di tentare di disciplinare maggiormente le verifiche, soprattutto quando si presentano i «cannoni», senza che si debba arrivare a... pugilati ufficiali per ottenere lo sgombero degli importuni ed anche di far sì che la tribuna della Stampa sul rettilineo di Viale Rebuffone sia veramente riservata alla Stampa e che le partenze siano anch'esse meno ingombrante da tifosi. Perfetta invece l'organizzazione degli arrivi, e quest'anno ottimo anche il quartier generale dell'ufficio stampa a cui Sangiorgi si è dedicato con tanto impegno e coi più brillanti risultati.

Del percorso si hanno in genere ottime notizie organizzative. Ci sono stati gli inevitabili incontri col traffico permesso ed abusivo, ma in complesso è stato un successo organizzativo di prima grandezza.

Dopo tanto piovare, il tempo è stato ottimo dappertutto e sul clamoroso crollo dei records ha influito anche questo fattore determinante.

Veramente di records non si dovrebbe parlare perché il percorso era ancora una volta del tutto inedito (peccato che gli amici bresciani trovino ogni anno la scusa di modificare il tracciato cosicché non è mai possibile avere un riferimento costante e definitivo!) comunque la media di quest'anno è no-

tevolmente superiore a quella del 1938 che da allora resisteva impavida agli attacchi sferrati da tutti.

Le segnalazioni sono state abbondanti anche se non sempre dappertutto presenti (vedasi la famosa curva di Aquila che è stata fatale a Nino Farina e per poco non lo era allo stesso Giannino Marzotto), le verifiche accurate, nonostante le solite diatribe generate dalle regolamentazioni. Non sufficiente severità nell'applicazione della prescrizione del casco, cosa che in un caso ha avuto conseguenze fatali.

I risultati

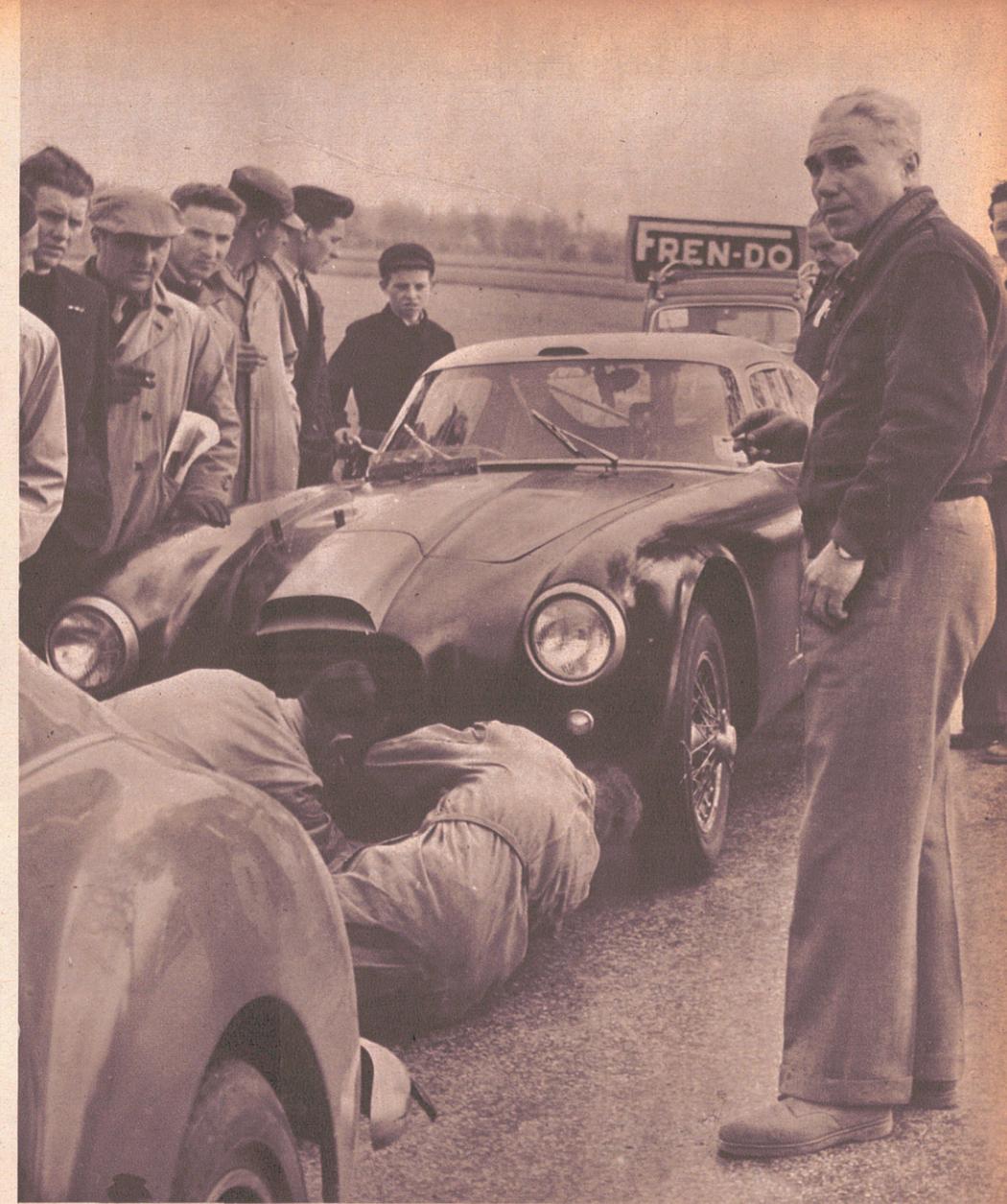
Le dimensioni della corsa sono tali che è impossibile poterne esaminare ogni aspetto con tutte le necessarie cognizioni di causa. Ci auguriamo di potere a suo tempo ritornare sull'argomento. Intanto faremo un quadro della situazione come si presentava all'inizio della gara.

Mai si è assistito ad uno schieramento di squadroni ufficiali più forti, meglio inquadrati ed in grado di poter aspirare alla vittoria. Ferrari metteva in campo una compagine in cui facevano spicco Nino Farina, Gigi Villorosi, l'inglese Mike Hawthorn, i formidabili fratelli Marzotto, Bracco ed ancora Cabianca, Sterzi, l'americano Tom Cole, Castellotti e Scotti, fra gli isolati più in vista. Lancia, al volante delle sue inedite e meravigliose «3 litri», poteva contare su Piero Taruffi, Biondetti, Bonetto e Bornigia oltre ai fortissimi Gino Valenzano, Anselmi, Maglioli, Piodi e U. Marzotto sulle potenti 2500 cc. Finalmente l'Alfa Romeo, la cui «rentrée» era attesissima ed è stata accolta da tutti con entusiasmo commosso, metteva in corsa sulle sue formidabili 6 cil. 3600 cc., niente meno che Fangio, Sanesi e Kling, un terzetto di tenori di grido.

Queste le squadre italiane qualificate



Nino Farina impegnato in una difficile curva.



Piero Taruffi, dopo un fulmineo inizio, è stato fermato nei pressi di Vicenza da un irreparabile guasto.



Touzot, su Panhard, in corsa durante le ore notturne.

per la vittoria. Ad esse si opponevano l'Aston Martin ufficiale con Parnell, Collins, Abecassis, oltre a Tommy Wisdom; lo squadrone Jaguar che contava sui fortissimi Stirling Moss, Leslie Johnson, T. Rolt oltre che su molti isolati ben noti fra cui il nostro Tadini; l'équipe della Healey fra cui spiccava l'americano Johnny Fitch su di una vettura molto potente, in difesa dei colori inglesi; l'ufficiosa Gordini di Franco Bordoni, come rappresentante di Francia.

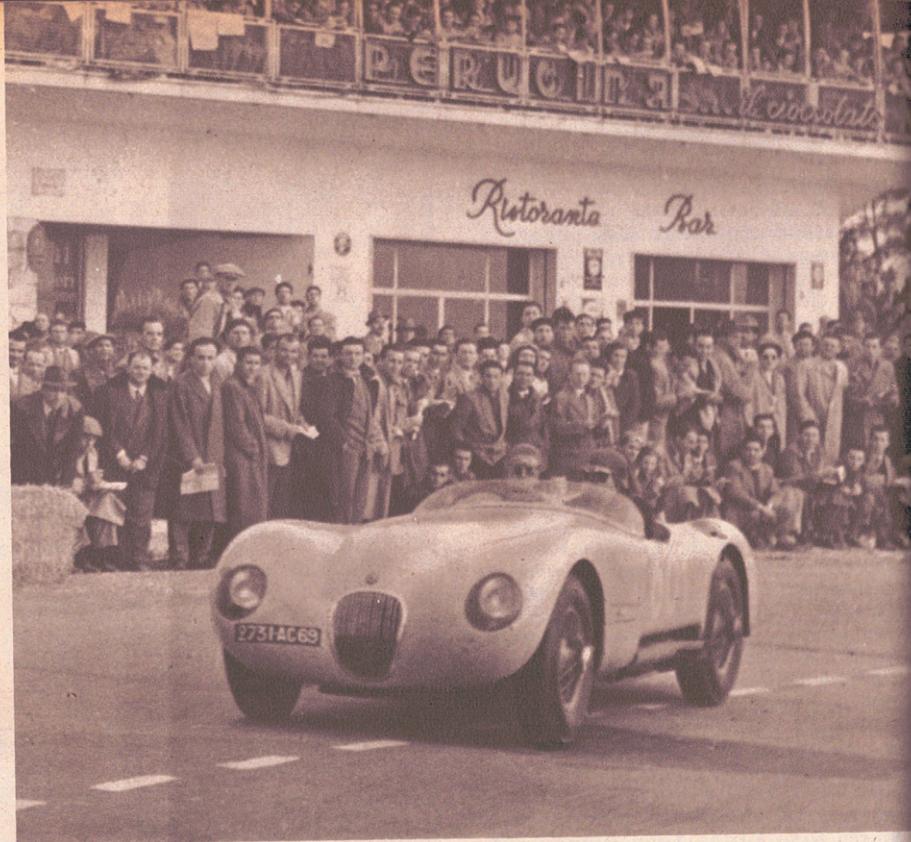
Gli inglesi non nascondevano le loro speranze di vittoria: certo la loro preparazione era stata accurata e fatta senza economia. Possiamo dunque dire che per la vittoria assoluta si affrontavano le compagini più rappresentative d'Italia (tre marche), d'Inghilterra (tre marche) e di Francia (1 marca) mentre molte altre squadre ufficiali o... mimetizzate spiccavano nelle altre classi e categorie. Ricorderemo la squadra Maserati che debuttava con le sue mirabili «2 litri» sport, la squadra omogenea delle 4 vetture Fiat 8 V della «Scuderia Ambrosiana» che poteva contare sul forte veterano Cortese, la Gordini 2000 cc. di Casella, le innumerevoli Ferrari nella classe 2000 cc., le squadre della Porsche e ancora quelle... turistiche (!) dell'Alfa Romeo e finalmente le compagini della Panhard oltre a tante altre rappresentanze minori.

Come si vede, c'erano tutti gli elementi per rendere eccezionale la Mille Miglia 1953. Le nazionalità rappresentate sono state (per quello che riguarda i piloti) ben 10, le marche presenti 25, rappresentanti in forma ufficiale le industrie d'Italia, Francia, Germania ed Inghilterra. 2 i campioni del mondo in gara, 573 gli iscritti, 498 i partenti.

Abbiamo accennato a «grane» della vigilia. Ricorderemo il «comunicato» della Lancia riguardante la sua astensione ufficiale dalla Categoria Turismo, quella dovuta al giuoco delle «X» dichiarate all'ultimo momento e quindi permettenti lo schieramento tattico più favorevole delle «prime guide» in posizioni di partenza più strategiche, le difficoltà che sono sorte per causa delle famose «fiches tecniche» più o meno esistenti e precise ecc.

Comunque l'essenza della corsa non è venuta a soffrirne ed il dramma sportivo si è svolto in piena regolarità nel suo aspetto predominante.

Non staremo qui a fare la cronaca della corsa che è ormai a tutti nota. I risultati confermano la tremenda battaglia e sono variatissimi, almeno per le prime piazze assolute, che sono in realtà quelle che meglio di tutte possono dare il tono alla corsa. All'arrivo nei primi 6 posti assolute figurano ben 5 marche diverse! Ai primi 5 posti assolute figurano campioni di 3 differenti nazionalità. Questa l'essenza della straordinaria competizione, nella cui ardente fornace si sono gettati a corpo perduto i migliori piloti del mondo (mancavano fra i grandissimi solamente il nostro Ascari e Gonzalez e degli altri noti solamente pochi che le dita

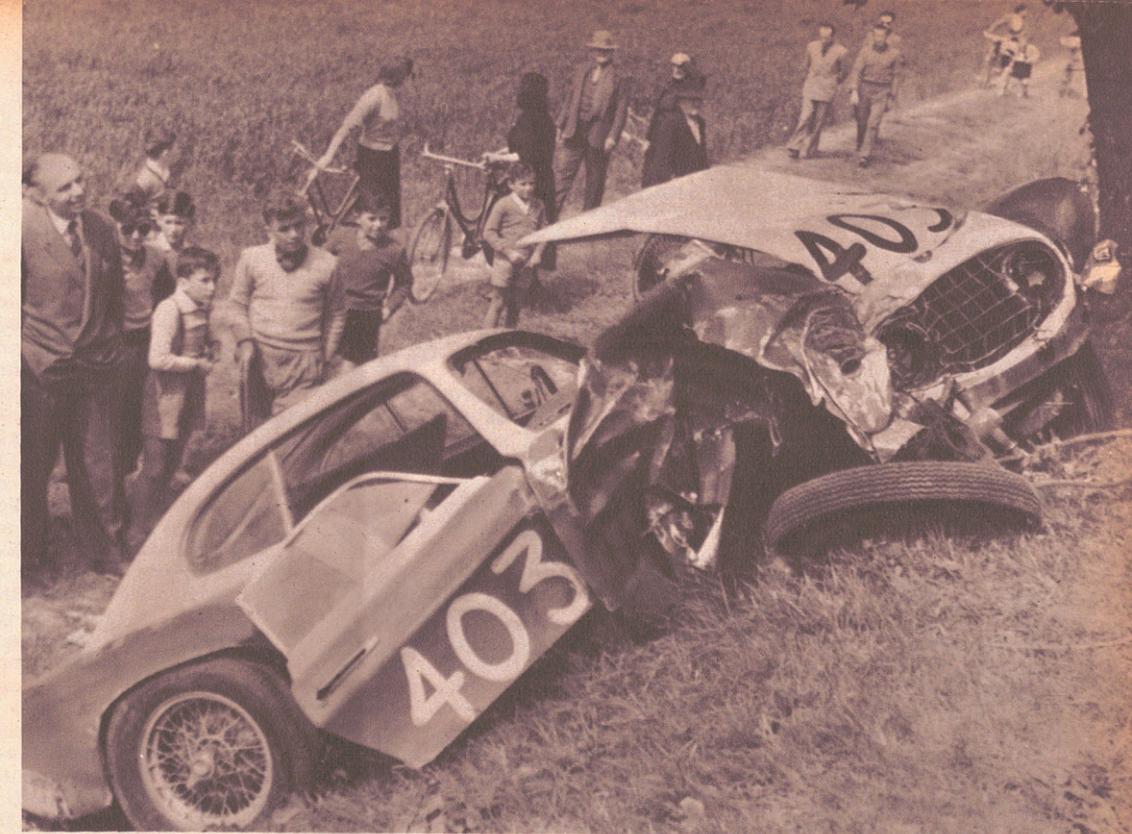


Venezian, alla traversata dell'Appennino toscano-emiliano.



L'americano John Fitch, sulla Nash Healey, in corsa poco prima di essere costretto al ritiro per la rottura dei freni.

Gli incidenti alla Mille Miglia sono inevitabili, ma per fortuna anche i più gravi si risolvono spesso con lievi conseguenze. Purtroppo questa ventesima edizione ha voluto il suo incidente mortale. - Nella foto di sinistra: la Jaguar dei francesi Descollonges e Ugnon, pochi istanti prima del tragico incidente che costò la vita ad Ugnon. Si notino ambedue i piloti senza casco. - Nella foto di sinistra: la Osca dei torinesi Balzarini e Veglia, praticamente distrutta in un incidente nei pressi di Ferrara, mentre uno dei piloti non ha riportato che leggere contusioni e l'altro una frattura a una spalla. L'incidente è avvenuto a poca distanza dal luogo ove ha trovato la morte il pilota francese.



Anselmi, 1° della Lancia Aurelia Gran Turismo 2500.



L'impetuoso passaggio da Ferrara di Consalvo Sanesi che è stato al comando della gara fino oltre Pescara, su "disco volante" dell'Alfa Romeo.



Miss Peters della "Chicago Tribune," intervista Tom Cole.

di una mano basterebbero a contare) al volante delle migliori macchine del mondo. Assente (più o meno giustificata!) la Mercedes, e assente pure la Cunningham che, del resto, non sarebbe stata annoverabile fra le protagoniste.

Ha vinto la Ferrari e proprio con quel formidabile modello 4100 cc. 12 cil. che pare abbia finalmente trovato la via della vittoria. Ancora una volta Ferrari è stato privato delle frecce migliori al suo arco, ossia di Gigi Villorosi, che è stato fermato dalla rottura del tubo di un freno anteriore prima di poter dire la sua parola e quando per altro aveva già dimostrato di poter tenere il ritmo del fuggente Sanesi, e di Nino Farina. Quest'ultimo mantentosi in seconda posizione dietro a Sanesi e con meno di 5 minuti di distacco, non appena passato al comando della corsa con altrettanti minuti di margine dopo la scomparsa del forte milanese, era stato messo fuori corsa da una lievissima uscita di strada nella famigerata curva dell'Aquila quasi in vista del suo stesso rifornimento. Scomparsi i due «cannoni» di Ferrari nonché il «terzo uomo» Hawthorn, ecco affacciarsi alla ribalta con tutta la responsabilità di difendere i colori di Maranello, il fortissimo Giannino Marzotto a cui, scomparso Bracco, si affiancava in magnifica rincorsa il

fratello Paolo. Il resto è noto: in formidabile ripresa, Giannino rimontava Fangio e trionfava nella corsa mentre Paolo, l'eterno sfortunato della «Mille Miglia», come lo scorso anno in 3ª posizione assoluta e quasi in vista del traguardo finale, veniva tolto di gara da un banale incidente: quest'anno da un corto circuito che gli incendiava la vettura.

La vittoria di Ferrari si deve quindi considerare non il frutto di una serie di circostanze fortunate, ma la logica affermazione di una superiorità di mezzi e di squadra che sarebbe vano voler misconoscere e che la classifica ha giustamente messo in luce. La 4100 cc. di Ferrari, su cui molti facevano ancora delle riserve, si deve ormai considerare come del tutto a posto e capace delle più belle imprese.

Non altrettanto brillante risultato hanno dato le Ferrari «3 litri» che per altro avevano in Paolo Marzotto il più titolato difensore dopo la scomparsa di Bracco. Paolo Marzotto era a Bologna al 3º posto assoluto, come abbiamo visto, e quindi l'onore della macchina trionfatrice della «Mille Miglia» 1952 era più che salvo. Meno fulgide le prove delle altre Ferrari, che forse non erano tutte nelle mani più adatte ai grandi «exploits».

Che dire dell'Alfa Romeo?... tre mac-

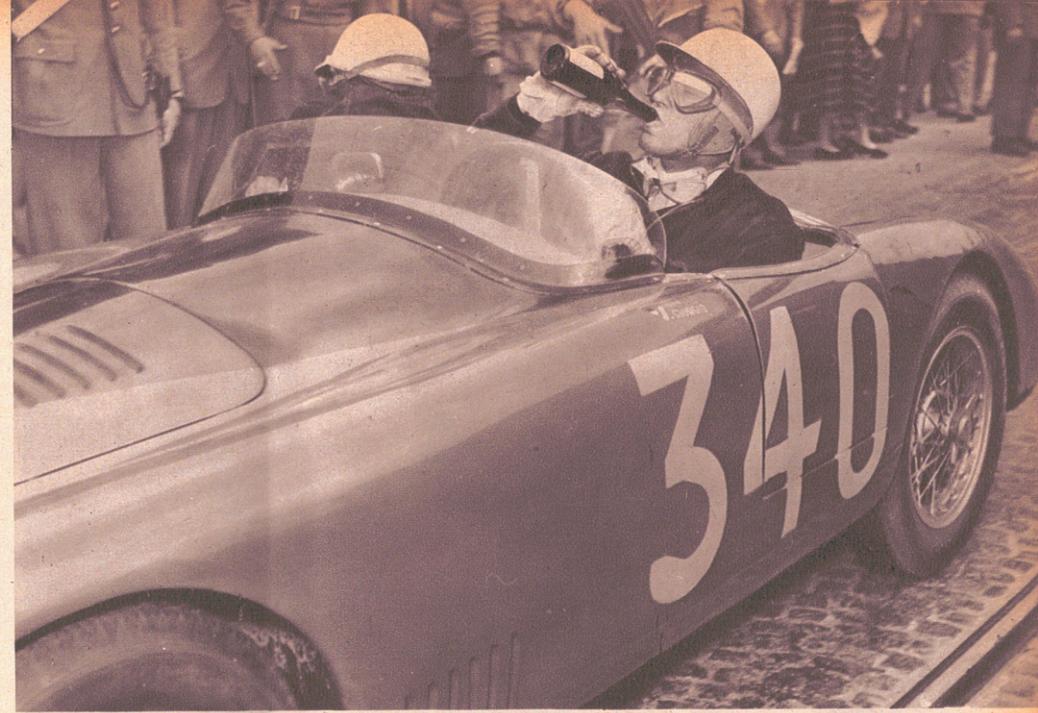
chine alla partenza, macchine nuovissime al loro debutto in corsa e quindi nelle condizioni meno favorevoli per ben figurare. Ebbene, queste tre vetture, di volta in volta, sono state tutte al comando assoluto della corsa con autorità indiscutibile e con tutte le carte in regola per vincere. Gli 8-10 della corsa si chiamano Alfa Romeo, e questo è titolo più che sufficiente per riempire d'orgoglio i realizzatori di queste spettacolose vetture che hanno impressionato in modo formidabile. La vemente condotta di gara di Consalvo Sanesi è stato un vero capolavoro sportivo. Egli ha certamente fatto la più bella gara della sua carriera e meritava di trionfare in questa competizione che lo ha visto dominatore a medie incredibili fino dalla partenza.

Pensate: oltre 182 Km. di media a Verona, oltre 172 a Ravenna, quasi 176 a Pescara, raggiunta in poco più di 3 ore e mezza da Brescia!

Ecco poi il metodico Kling, in testa a Roma a quasi 155 Km. di media, dopo la scomparsa di Sanesi, e finalmente Fangio, in testa a Firenze con due minuti di vantaggio sul fortissimo Marzotto. Una corsa di marca Alfa Romeo che segna il clamoroso rientro della grande casa del Portello nelle più impegnative competizioni. Il nuovo motore 6 cil. di classica architettura, mon-

tato su di un telaio modernissimo e semplice nelle soluzioni, costituisce nel suo complesso una vettura che riprende in un certo modo il tema che la stessa Alfa Romeo aveva affrontato alcuni anni or sono con le «sperimentali» e che la Mercedes aveva risolto con successo nel 1952 con la sua «300 S L». Queste nuove Alfa Romeo, superate le inevitabili crisi di... gioventù, saranno certamente fra le favorite in tutte le corse della Categoria Sport e riteniamo che il loro collaudo alla Mille Miglia sia stato in tutto probante e positivo. Le noie riscontrate sono indipendenti dal loro disegno e quindi facilmente rimediabili. Se Fangio non avesse accusato un allentamento al sistema di sterzo, le cose avrebbero potuto prendere ben altra piega. Comunque il secondo posto assoluto a media formidabile e soprattutto le vicende stesse della corsa, sono prove più che significative della raggiunta maturità di queste poderose vetture.

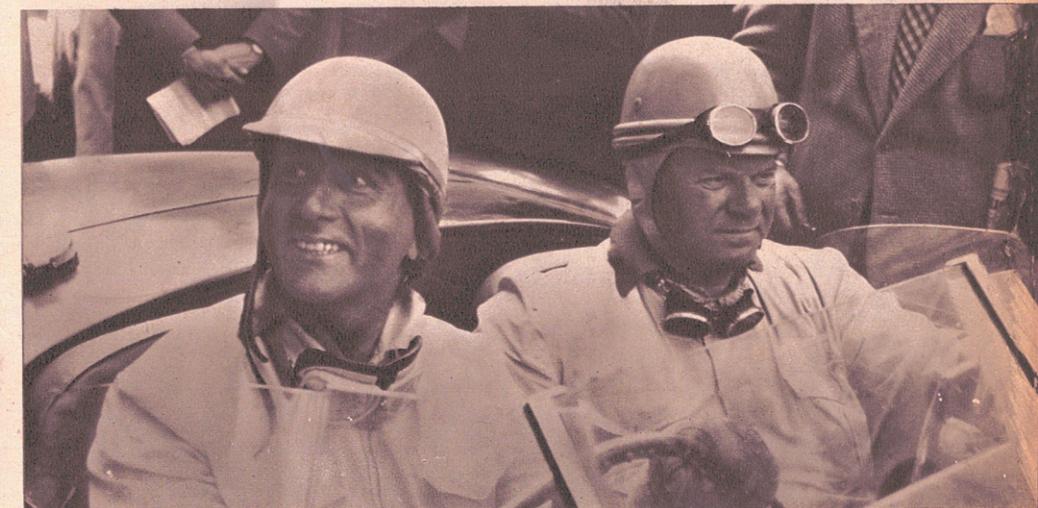
Ora che l'Alfa Romeo, con queste sue macchine 6 cil. a doppio asse delle camme in testa, 3 carburatori e 5 marce con ponte De Dion ha i mezzi con cui affermarsi nelle massime prove mondiali per vetture sport, pensiamo che logicamente voglia abbandonare il campo delle vetture da Turismo dove basteranno i clienti a difenderne i co-



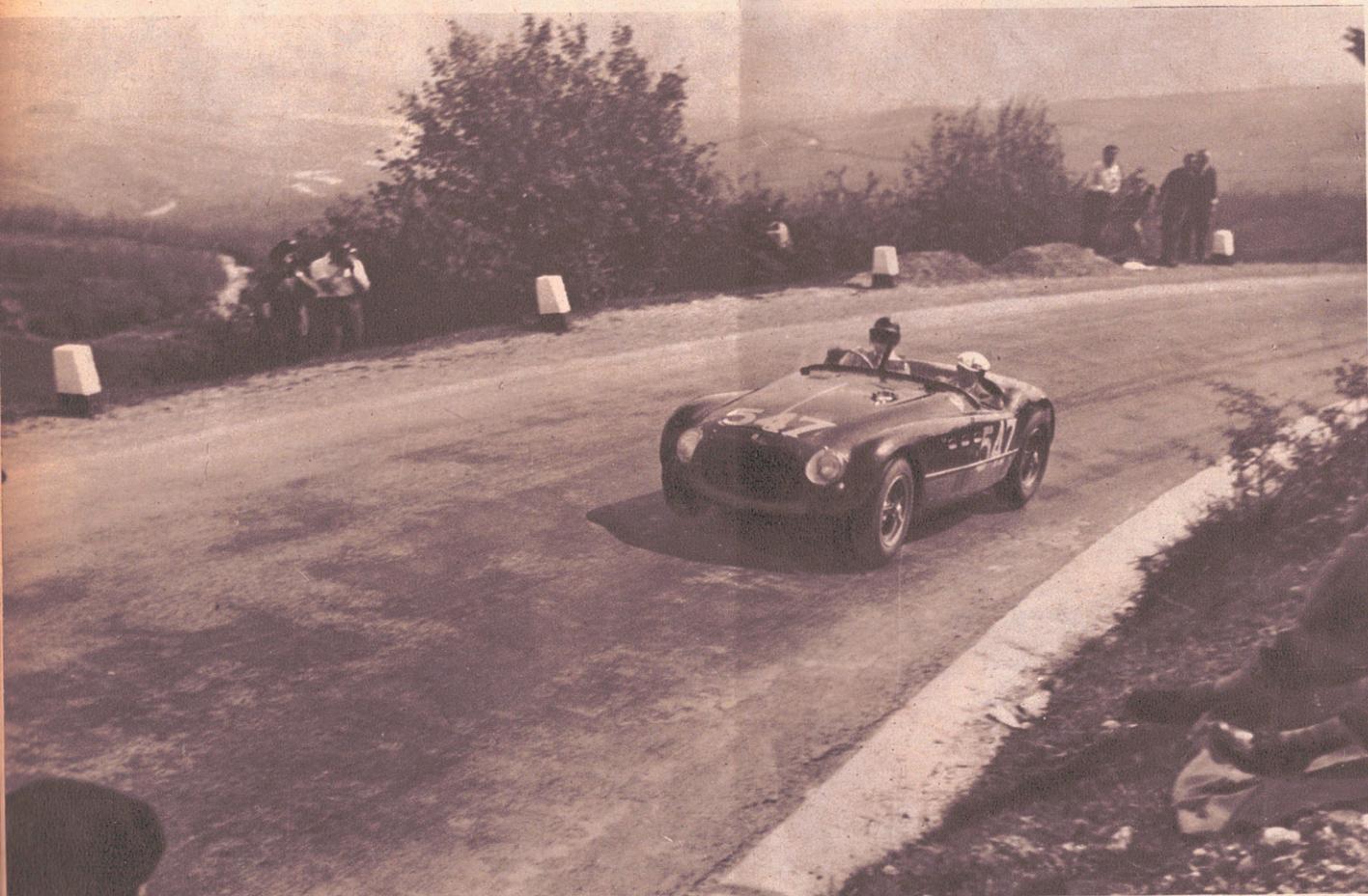
Bruno Venezian, il trionfatore delle 1100, sulla Osca, si disseta al passaggio da Bologna.



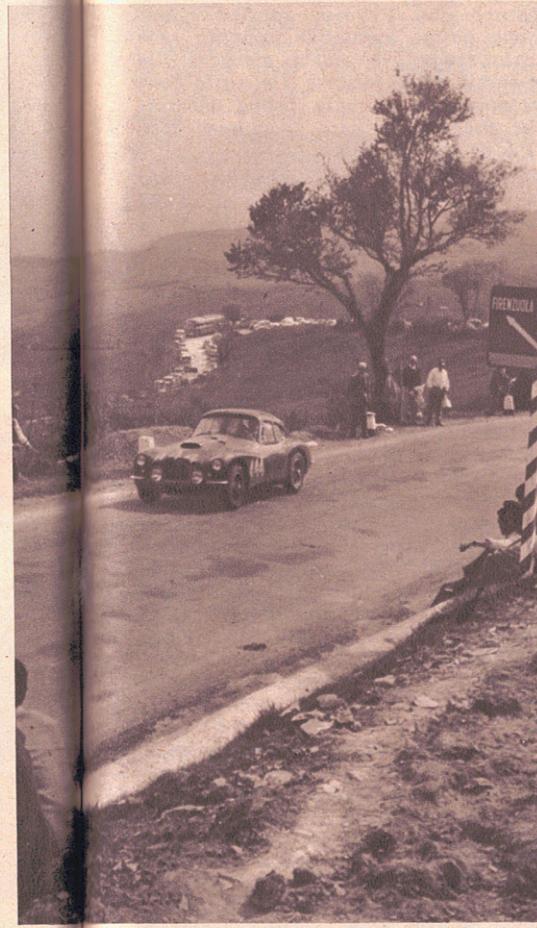
Al controllo di Bologna Fangio su Alfa Romeo, dopo aver perso il comando della gara per noie allo sterzo.



Nino Farina e il fedelissimo Parenti.



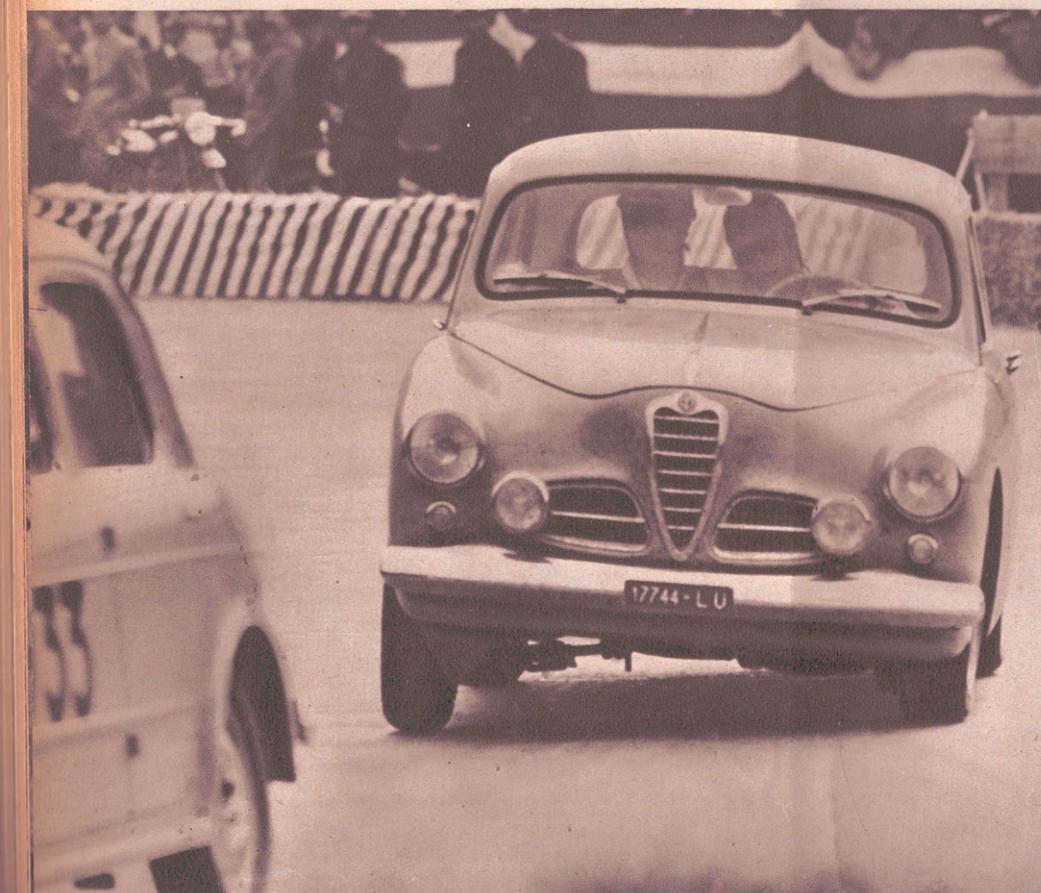
Giannino Marzotto in piena azione all'inseguimento di Fangio.



Ovidio Capelli su Fiat 8 V



Lo sfortunato Paolo Marzotto su Ferrari "tre litri" dopo una corsa brillantissima si era portato al terzo posto. Ecco il giovane campione alla Raticosa.



Pagliai-Parducci, su Alfa Romeo 1900 T. I., dopo una lotta appassionante hanno vinto nella categoria turismo. Ecco la coppia toscana impegnata duramente in un sorpasso.

lori senza interventi mimetizzati. La Alfa Romeo deve correre per le vittorie assolute e per le affermazioni di grande statura; questo ci attendiamo dalla casa che è stata due volte Campione del mondo e che è pur sempre la più antica e gloriosa vessillifera dei colori d'Italia.

Al 3° posto assoluto figura la Lancia «3 litri» che non è stata molto fortunata alla sua prima uscita. Non ci si poteva logicamente aspettare una vittoria come alcuni credevano, poiché è ben difficile che una vettura al suo debutto possa aspirare a tanto. Quindi hanno torto quelli che sono poi rimasti delusi dei risultati di Lancia che ci sembrano invece più che confortanti. Le nuove Lancia, forse fra le più originali vetture in corsa e piene di innovazioni tecniche di sommo interesse, hanno saputo fare cose egregie. Basti ricordare che il migliore pilota di Lancia, Piero Taruffi, che è conosciuto come un tattico consumato e non certo come uno spericolato irruente a Verona era a ridosso del fulmineo Sannes ad oltre 182 chilometri orari e davanti ai vari Farina, Villoresi, Fangio, Marzotto. Kling, il quale a sua volta era seguito da Bonetto sull'altra Lancia a pochi secondi.

Quindi di velocità assoluta queste magnifiche Lancia «3 litri» ne hanno a sufficienza e siamo certi che quando i «malanni di crescita» (che, ripetiamo, sono inevitabili) saranno superati, le creature che Vittorio Jané e Giani Lancia hanno appassionatamente realizzato, saranno capaci di aspirare alle più significative vittorie. Del tutto confortevole la rinnovata prova eccezionale che hanno dato le nuove 2500 G.T.I. di questa casa.

Concludendo, Ferrari che ha vinto con tutta l'autorità che gli viene da oltre 6 anni di battaglie sostenute e vinte con ferrea determinazione, la Alfa Romeo, ritornata alle corse all'altezza della sua tradizione, la Lancia che per la prima volta si è cimentata nelle massime competizioni ed in un campo del tutto nuovo, possono essere fiere dei successi conquistati.

La «Mille Miglia» si può considerare anche come una «débacle», inglese. Il 5° posto di Parnell a più di un'ora da Marzotto, salva appena la faccia dell'automobilismo britannico, sceso con troppa baldanza alla conquista di un alloro che credeva di poter cogliere. Le Jaguar sono tutte scomparse per gravi difetti costruttivi. I motori delle macchine ufficiali hanno tenuto, ma il resto è apparso del tutto inadeguato alla bisogna. Telai, freni e trasmissioni sono crollati senza scusanti. Anche dalle Aston Martin ci si attendeva di più. Si tratta di vetture di «3 litri» di concezione modernissima e potenti. Ben preparate e guidate, sono state invece travolte dal ritmo infernale impresso alla corsa dai nostri campioni e sono scomparse nel grigiore di una classifica non molto lusinghiera. La sola Healey - Nash di Fitch poteva sperare di fare qualche cosa di buono, ma un guasto ai freni l'ha messa a terra quasi subito. Le altre Healey

aspiravano ad una dimostrazione collettiva a media significativa, cosa che è loro completamente mancata. Non crediamo che l'automobilismo inglese, almeno con i mezzi presentati a Brescia, abbia alcuna chance nelle maggiori competizioni della Categoria Sport del 1953.

L'unica Gordini di oltre 2000 cc., quella di Bordoni, ha invece vivamente impressionato. A Verona era al 9° posto (8 macchine erano in un minuto solo) ed a Ravenna la piccola vettura francese figurava nientemeno che al 4° posto assoluto davanti a Fangio, Bracco, Marzotto ecc. Poi uno stupido guasto alla distribuzione (una molletta di fermo di un bilanciante) metteva la parola «fine» alla spavalda corsa del bravo pilota milanese. Comunque una corsa che fa molto onore a Gordini.

Quanto sopra, per la classifica assoluta. Vediamo ora di addentrarci nei meandri delle altre categorie e classi.

Le vetture sport delle classi minori

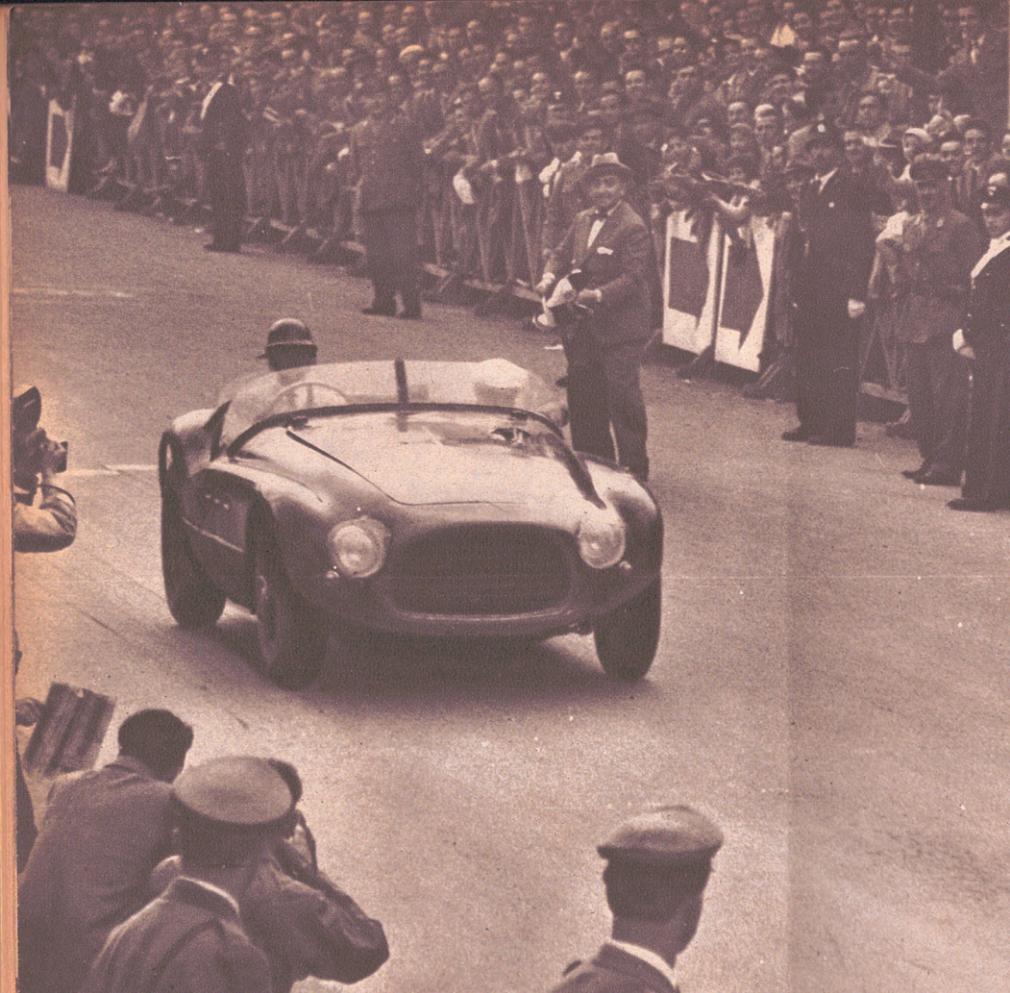
Nelle «due litri» vi è stata grande battaglia fra il forte squadrone delle nuovissime Maserati 6 cil. le Fiat, le Ferrari e le solitarie Alfa Romeo e Gordini. Il debutto delle Maserati non poteva essere più sensazionale. Le tre bellissime vetture partite, tutte magnificamente presentate, hanno dimostrato che... l'eccezione conferma la regola, ossia che si può anche debuttare, dominare e vincere in un sol colpo! Infatti le 3 rosse vetture hanno dominato da un capo all'altro della corsa e, scomparso per una banale uscita di strada il fortissimo Musso che aveva comandato le operazioni dalla partenza, le altre due vetture sono arrivate prima e seconda con una superiorità che non lascia dubbi. Si tratta, come è noto, di macchine che in assetto di marcia (e sono estremamente confortevoli, ben rastremate ed eleganti) pesano circa 700 chilogrammi e dispongono di circa 170 HP, su cui si può fare il massimo conto. A questo aggiungete una stabilità a prova di bomba e ottimi freni e vedrete che ci sono tutti gli elementi perché possiate considerarle vetture dalle caratteristiche fenomenali. La solitaria Gordini ha splendidamente figurato e Casella l'ha portata con molto onore. Altrettanto si dica delle Fiat 8 V., scese in corsa senza possibilità di opporsi alle Maserati ed alla stessa Gordini che sono vetture - limite e non impostate come le Fiat: pesavano infatti circa 300 Kg. di più delle leggerissime avversarie. Le Fiat della Scuderia Ambrosiana — questa era scesa in corsa con 5 vetture di cui 4 munite di un motore con nuova testata a 2 carburatori a quadruplici corpo, ed una con cambio a 5 marcie — hanno dimostrato di avere doti estremamente positive soprattutto per quel che riguarda la tenuta di strada, l'assetto generale e il motore. Piccole noie hanno attardato la marcia di queste belle macchine che hanno perso per la strada il solo Diego Capelli per guasti alla fri-



Al ponte di Rubiera la bellissima corsa di Paolo Marzotto, allora terzo assoluto, è stata interrotta da un incendio dovuto ad un corto circuito che gli ha distrutto la macchina.



Cortese, il migliore dei piloti della Fiat 8 V., all'arrivo.



zione. Comunque le Fiat sono apparse degne del loro grande nome.

Le Ferrari non hanno potuto figurare come era lecito attendersi. Scomparsi i fratelli Musitelli, attardato Sterzi, le Ferrari 12 cil. non hanno fatto grandi cose. Meglio ha figurato la solitaria Alfa Romeo «sprint» (munita peraltro dei freni della T. I. e del motore del «disco volante» 4 cil.) che, affidata a Zehender a corto di preparazione, ha potuto inserirsi addirittura al 2° posto di classe a Ravenna prima di sparire dalla corsa. Questo fa presumere che se i «dischi volanti» dell'Alfa Romeo, nella loro forma originale (4 cil. 2000 cc.), fossero stati messi in corsa, nella classe «2 litri», avremmo assistito a fasi ben diverse. Auguriamoci che i «dischi volanti» siano finalmente presentati in gara costituendo così un nuovo motivo di sommo interesse.

Nelle «sottoclassi» della classe 2000 cc. sono emerse logicamente le Porsche, scese in gara con forze imponenti ufficiali e private. Queste classi erano state previste a loro esclusivo uso e consumo, e quindi non stupisce la loro affermazione, che è stata peraltro conquistata a medie di tutto rispetto. Del resto, le grandi possibilità delle Porsche sono ben note e non possono più stupire.

Nella classe 1100 cc., come al solito una luminosa vittoria della Osca, conquistata con piglio autorevole e a media fortissima dal bravo Venezian. La corsa nella classe 1100 cc. si è sempre

La conclusione della corsa trionfale di Giannino Marzotto, arrivato 1° assol.



Il belga Paul Frère, sulla grossa americana Krysler Saratoga, ha vinto la classe oltre 2000 cc. turismo. Eccolo all'arrivo.



Giannino Marzotto portato in trionfo dopo l'arrivo vittorioso.



Instantanee fra corridori e tifosi. Di fianco, foto superiore: Gordini, Matuella e Fangio; foto inferiore: l'inglese Reg Parnell, primo degli stranieri in classifica su Aston Martin, (a destra, nella foto). Al centro, con la barba, il notissimo fotografo Klemantasky. Qui sopra: Sanesi e Gordini.

chiamata Osca, e tutto si è svolto nel modo più regolare con piena affermazione della leggendaria macchina che i fratelli Maserati hanno creato.

Nella classe 750 cc., vittoria delle Dyna Panhard, le quali, del resto, hanno quasi sempre dominato. In questa classe si deve particolarmente mettere in luce la prova della bravissima Anna Maria Peduzzi che si è presa il lusso di piazzarsi al 3° posto dopo una corsa brillantissima, difendendo validamente i colori italiani contro le vetture francesi.

Altra vittoria francese, e precisamente delle Renault si è avuta nella «sottoclasse» sport di serie nelle 750 cc.

La corsa delle vetture da Turismo

Nella Categoria Turismo si sono avuti risultati sensazionali che confermano positivamente (e... negativamente) quanto abbiamo già visto in Sicilia. L'Alfa Romeo ha dominato in lungo e

in largo. Le «T. I.», affidate a grandi nomi ed a nomi meno noti, hanno fatto quello che volevano senza trovare nelle poche Lancia private un'opposizione degna di questo nome. Scomparsi poi anche per... intemperanza i «leaders» della corsa, alla distanza si è fatto luce un nome nuovo, il bravo Pagnai, che di colpo si è piazzato, con questa sua Mille Miglia, nel novero dei migliori. La media della gara ed i tempi segnati dai più forti nei vari settori dimostrano le possibilità formidabili della eccezionale 4 posti dell'Alfa Romeo: essa può dare seri fastidi alle più veloci vetture sport che vanno per la maggiore e hanno le caratteristiche più corse che ci siano.

Fino a che è stato in corsa, Palmieri poteva aspirare a piazzamenti assoluti eccezionali, ed i primi 10 posti in classifica assoluta della Categoria Turismo, dimostrano l'eccellenza della vettura milanese.

Nella classe 1300 cc., vittoria clamorosa a media ancora più clamorosa delle «nuove 1100», che alla loro seconda gara vantano già una tradizione di efficienza e di compattezza non comune. Queste vetture, nate e costruite con destinazione del tutto turistica, sono state portate dai più capaci preparatori a dare prestazioni sconcertanti e che mettono a durissima prova gli organi meccanici non certamente progettati per un simile uso. Eppure tutto il complesso meccanico di queste meravigliose Fiat ha tenuto egregiamente nonostante le sollecitazioni eccezionali a cui sono stati sottoposti tutti i loro organi ed i risultati sono lì che parlano chiaro. In poco più di 20 minuti si sono piazzate le prime 10 vetture; le prime due, poi quelle del forte Mancini e dell'altrettanto forte amico Serena, in soli 15 secondi di distacco totale fra loro!... Relegate molto lontane le più grosse Peugeot da cui molti si attendevano una prova più convincente.

Predominio francese nelle 750 cc. a media di tutto rispetto. Ai primi 10 posti ben 8 vetture di Francia di cui tuttavia una sola guidata da stranieri. Le Fiat «topolino» non potevano fare di più di quanto hanno fatto. La vittoria della «sottoclasse» premia la commovente costanza di queste gloriose vetture italiane che ormai da tanti anni corrono per le strade del mondo. Altrettanto scontata la vittoria della Fiat 1400 cc. nella relativa sottoclasse.

Parleremo da ultimo della affermazione del collega Paul Frère sulla grossa e possente Chrysler, nella massima classe della «Categoria Turismo», perché la vittoria, del resto meritissima, del forte pilota e valente giornalista belga, merita un commento. In questa classe sono partite solamente 3 vetture, la Chrysler vincitrice, che corrispondeva in tutto alla lettera e allo spirito del regolamento, e due Jaguar, una delle quali visibilmente non corrispondeva a quanto stabilito dalle norme. In questa classe le «fiches tecniche» sono state di... fortunosa realizzazione, come pure quelle di altre vetture straniere in altre classi turistiche. Le case straniere che vanno per la maggiore e soprattutto le massime case americane non si interessano di chiedere omologazioni e dare dati per stabilire le «fiches», cosicché è toccato agli organizzatori di racimolare gli elementi necessari. In tutt'altro modo si è agito nei confronti delle vetture italiane. Per esempio, la Alfa Romeo 2500 cc. «freccia d'oro», che aveva tutte le carte in regola per entrare per la porta maestra nella Categoria Turismo, è stata esclusa perché la domanda di omologazione è stata fatta in ritardo, mentre per le vetture straniere si è chiuso un occhio se non... addirittura due. Vi erano delle Alfa Romeo 2500 cc. che alcuni privati avevano preparato con dispendio e con cura e che potevano verosimilmente vincere la classe. Ha vinto invece una macchina straniera che non poteva fare di meglio sulle nostre strade, date le sue caratteristiche, e le vetture italiane non hanno potuto dare la replica.

La «Mille Miglia» 1953 è stata italianissima nei suoi aspetti principali. Nella classe 750 cc. Turismo, le vetture estere hanno dominato nei confronti delle nostre più piccole e più anziane rappresentanti. Nella massima classe del «Turismo» hanno ancora vinto gli stranieri perché la C.S.A.I. non ha creduto di permettere alle egualmente qualificate vetture italiane di difendere il prestigio nazionale in questa classe. Nella Categoria Sport, solamente nella classe minore hanno vinto gli stranieri che appaiono poi ancora primi soltanto nelle «sottoclassi» generosamente previste specialmente per loro.

Interessante la classifica all'«indice di prestazione», che ha visto la vittoria della Osca la quale ha compiuto effettivamente per merito del bravo Venezian, una corsa formidabile. Del resto, siamo abituati a vedere le Osca, al di qua ed al di là dell'Atlantico, dominare



J. M. Fangio, brillantissimo secondo assoluto, risponde alle acclamazioni della folla dopo l'arrivo a Brescia. Dietro a lui il suo allievo argentino Marimon che ha corso per l'Alfa Romeo nella categoria turismo.

Da Brescia a Brescia

Le gesta fortunate e sfortunate dei protagonisti della grande avventura sportiva

Tutti sanno che Brescia è una felice città di provincia, né troppo vasta, né troppo piccola, dedita ai suoi ricchi traffici, al centro di una immensa provincia, calma, pacifica, serena, pur — come tutte le contrade del mondo — pervasa dalle sue piccole lotte intestine, anch'esse però non chiosose, né tali da dare eccessiva noia al prossimo. Ma vi sono tre giorni l'anno, durante i quali non riconosci più in essa la placida grossa borgata, che vive quasi inconscia, pensando ai fatti suoi, schiva dal chiasso e dalla propaganda delle metropoli. Quei giorni sono quelli che precedono immediatamente l'avvenimento centrale della vita cittadina, quello che i bresciani sono usi a vedere da quasi trent'anni e del quale non sono mai annoiati. Allora la città viene messa a soquadro: attaccini, carpentieri, fabbri, falegnami, vigili urbani, poliziotti hanno il loro gran daffare, chi a rivestire i muri di un manto policromo e vistoso di manifesti, chi a erigere tribune, ad inchiodare transenne, a costruire gli apprestamenti logistici, chi a tenere a freno il traffico che diviene sempre maggiore ed irrequieto, come un fiume, ch'abbia divelti gli argini e si precipiti assetato di terre opime verso una compiacente convalle. La quale — fuor di metafora — per i bresciani in quei giorni è la Piazza e della Vittoria e della Libertà, che mai forse come in quei momenti fa onore alla sua duplice denominazione, essendo trasformata in un anfiteatro, nel quale la vittoria dei pionieri e dei fuori classe traspare ad ogni momento e nella quale la libertà è sin troppa e tale da fugare quel centinaio di automobili, che son use a sostare nella sua vasta e levigata platea e da costringere a migrare altrove le decine di autopulman, che fan la spo-

la quotidianamente tra la città di Tito Speri e le sue cento altre sorelle.

Quest'anno poi la calata degli stranieri e dei forestieri in genere fu davvero formidabile, per cui a Brescia non trovavi più in quei giorni una camera dove dormire. Ed ecco allora i piloti ed i giornalisti, gli ospiti meno fortunati, insomma spargersi per la provincia: l'Aston Martin al completo rifugiarsi presso il Co. Aymo Maggi a Calino, la Jaguar alla «Spina» da un altro Maggi, il Co. Joska; la Ferrari sistemarsi in parte (vero Giovanin?) ad Iseo al Leon d'Oro, la Lancia all'Araba Fenice, pure sul Sebino, le francesi Renault, Dyna Panhard e Peugeot alla Seconda Fenice presso Pilzone, per non dire dei più raffinati, che non hanno resistito al fascino gardesano.

Tra gli avvenimenti, legati particolarmente alla corsa, la premiazione dei piloti stranieri a Villa Maggi a Calino. Il Sindaco di Brescia, un gentiluomo ed uno sportivo di pura razza, come sempre offrì il suo bravo ricevimento ai graditi ospiti nel Palazzo della Loggia (il magnifico gioiello architettonico del Palladio). L'Automobile Club di Brescia, non meno brillante, invitò a colazione la stampa all'Hotel Vittoria.

Com'è noto quest'anno il percorso della Mille Miglia differiva da quello della precedente edizione solo nei pressi di Rieti e misurava Km. 1512 con un accorciamento di circa cinquanta chilometri.

Ricordiamo pure che le precedenti edizioni erano state vinte: undici dall'Alfa Romeo, una dalla O.M., una dalla Mercedes, una dalla B.M.W. (in circuito), cinque dalla Ferrari (le ultime). Ecco qui di seguito uno specchio recante, oltre ai nomi dei vincitori, i tempi e le medie

realizzate nelle diciannove «Mille Miglia» disputate dal 1927 al 1952:

Fra l'altro vi era un primato che resisteva da tre lustri, né si poteva francamente affermare, che sino al 1953 l'industria delle automobili «sport» avesse progredito in velocità nella classica prova bresciana.

Forse fu per questo che l'industria nazionale e straniera si erano impegnate a fondo e che la compagine degli iscritti fu sì numerosissima (come sempre), ma qualitativamente migliore sotto ogni aspetto, tanto ciò vero che la percentuale dei partenti e dei punzonati si rivelò altissima.

Gli iscritti furono infatti 573 (poco meno che nel '52) così suddivisi:

- 90 nella categoria Turismo Internazionale 750;
- 69 nella categoria Sport Internazionale 750;
- 132 nella Turismo Internazionale fino a 1300;
- 106 nella Turismo Internazionale fino a 2000;
- 38 nella Sport Internazionale 1100;
- 31 nella Turismo Internazionale oltre 2000;
- 78 nella Sport Internazionale fino a 2000;
- 59 nella Sport Internazionale oltre 2000.

Erano rappresentati alla «gran fondo» di Brescia piloti e macchine di undici nazioni e cioè: Francia, Italia, Spagna, Germania, Portogallo, Argentina, Svizzera, Inghilterra, U.S.A., Belgio, Principato di Monaco.

Per quanto concerne le marche (tra le quali annoveriamo anche le molte sottomarche, promosse da tecnici appassionati che han raggiunto una ben meritata fama nella concezione e nella costruzione di macchine «derivate») la parte-



Il conte Maggi offre galantemente un mazzo di fiori ad Anna Maria Peduzzi, che si è brillantemente piazzata al terzo posto nella classe 750 sport.

nelle classifiche all'indice di prestazione» dove possono dire la loro parola con un certo equilibrio tecnico almeno teorico.

Conclusioni

Si dovrebbe parlare dei piloti, siano essi i primi conduttori, siano essi i secondi che con i primi hanno diviso le sorti della tremenda competizione. Dovremmo parlare delle vicende sempre emozionanti, spesso drammatiche e purtroppo anche talvolta tragiche, di un migliaio di coraggiosi che si sono cimentati in questa colossale competizione.

Si dovrebbe parlare di tutti o di nessuno. Tutti hanno vissuto il loro dramma, tutti hanno avuto la loro parte di gioie, di sofferenze, di amarezze, di soddisfazione, pochi hanno assaporato il trionfo. Certamente tutti hanno ben meritato del nostro sport. A loro vada il plauso che meritano i valorosi che hanno affrontato questa dura «Mille Miglia» con vera passione, con vero spirito sportivo e non per vano esibizionismo.

Fortunatamente gli incidenti sono stati assai meno di quanto lo furono in passato; merito anche delle favorevoli condizioni atmosferiche. Uno solo (almeno per quanto riguarda i partecipanti) ha avuto esiti fatali e forse la tragica conclusione poteva essere evitata se si fossero seguite le norme regolamentari con la dovuta severità.

Citare i meritevoli fra gli organizzatori sarebbe vana fatica.

Ai 3 superstiti creatori di questa inimitabile manifestazione, ai loro collaboratori vecchi e giovani, a tutti quanti hanno nel sangue la «Mille Miglia» e hanno collaborato al suo successo, sia sufficiente soddisfazione la consapevolezza di aver saputo realizzare una corsa grandiosa, che si dimostra al di sopra di ogni critica anche ragionata.

A dispetto della logica e di ogni riserva, che Iddio benedica la «Mille Miglia», e la conservi a lungo per la gloria dell'automobilismo mondiale e per vanto della nostra Italia, che è l'unica nazione europea dove sia stato possibile ideare, organizzare, portare fino alle attuali dimensioni, questa inimitabile corsa.

GIOVANNI LURANI

Fotografie «Novafoto», «Publifoto», Corrado Millanta, Rodolfo Mailander, Aldo Fioratti.

VERONA	RAVENNA	PESCARA	ROMA
Media oraria del primo Km/h 182,206	Media oraria del primo Km/h 174,720	Media oraria del primo Km/h 175,773	Media oraria del primo Km/h 154,857
1 - Sanesi-Cagno 21'44"	1 - Sanesi-Cagno 1.45'16"	1 - Sanesi-Cagno 3.35'03"	1 - Kling-Klenk 5.38'38"
2 - Taruffi-Gobetti 22'16"	2 - Farina-Parenti 1.47'12"	2 - Farina-Parenti 3.39'42"	2 - Fangio-Sala 5.39'18"
3 - Farina-Parenti 22'22"	3 - Kling-Klenk 1.52'34"	3 - Kling-Klenk 3.44'39"	3 - Marzotto G.-Crosara 5.43'18"
4 - Villioresi-Cassani 22'31"	4 - Bordoni-Cetti 1.53'00"	4 - Fangio-Sala 3.45'16"	4 - Bracco-Rolfo 5.50'27"
5 - Fangio-Sala 22'56"	5 - Fangio-Sala 1.53'05"	5 - Marzotto G.-Crosara 3.45'57"	5 - Bonetto-Peruzzi 5.56'43"
6 - Marzotto G.-Crosara 23'06"	6 - Bracco-Rolfo 1.53'49"	6 - Bracco-Rolfo 3.49'38"	6 - Maglioli-Carnio 5.58'30"
7 - Kling-Klenk 23'16"	7 - Marzotto P.-Zignago 1.54'13"	7 - Bonetto-Peruzzi 3.52'17"	7 - Collins-Keene 6.04'02"
8 - Bonetto-Peruzzi 23'24"	8 - Bonetto-Peruzzi 1.54'42"	8 - Maglioli-Carnio 3.55'29"	8 - Sterzi B.-Rovelli 6.05'18"
9 - Bordoni-Cetti 23'27"	9 - Hawthorn-Cappi 1.55'29"	9 - Marzotto P.-Zignago 3.55'37"	9 - Tom Cole-Vandelli 6.10'05"
10 - Cabianca-Roghi 25'30"	10 - Maglioli-Carnio 1.55'32"	10 - Sterzi B.-Rovelli 4.00'21"	10 - Parnell-Klemantaski 6.10'50"

FIRENZE	BOLOGNA	BRESCIA
Media oraria del primo Km/h 142,068	Media oraria del primo Km/h 137,259	Media oraria del primo assoluto Km/h 142,347
1 - Fangio-Sala 8.14'33"	1 - Marzotto G.-Crosara 9.18'30"	1 - Marzotto G.-Crosara Ferrari 10.37'19"
2 - Marzotto G.-Crosara 8.16'22"	2 - Fangio-Sala 9.21'43"	2 - Fangio-Sala Alfa Romeo 10.49'03"
3 - Marzotto P.-Zignago 8.33'47"	3 - Marzotto P.-Zignago 9.40'55"	3 - Bonetto-Peruzzi Lancia 11.07'40"
4 - Bonetto-Peruzzi 8.38'48"	4 - Bonetto-Peruzzi 9.46'12"	4 - Tom Cole-Vandelli Ferrari 11.20'39"
5 - Maglioli-Carnio 8.46'16"	5 - Tom Cole-Vandelli 9.58'15"	5 - Parnell-Klemantaski Aston M. 11.32'43"
6 - Parnell-Klemantaski 8.47'43"	6 - Sterzi-Rovelli 10.03'13"	6 - Gilletti-Bertocchi Maserati 11.38'42"
7 - Sterzi-Rovelli 8.49'32"	7 - Parnell-Klemantaski 10.03'34"	7 - Anselmi-Maggio Lancia 11.41'07"
8 - Tom Cole-Vandelli 8.49'39"	8 - Biondetti-Fa-vero 10.07'42"	8 - Biondetti-Barovero Lancia 11.49'49"
9 - Biondetti-Barovero 9.02'22"	9 - Anselmi-Maggio 10.12'57"	9 - Cabianca-Roghi Ferrari 11.51'39"
10 - Maggio-Anselmi 9.03'04"	10 - Cabianca-Roghi 10.22'32"	10 - Mantovani-Palazzi Maserati 11.51'56"

In questa tabella la lotta per la vittoria assoluta