

Uomini, macchine e prospettive della più affascinante prova automobilistica

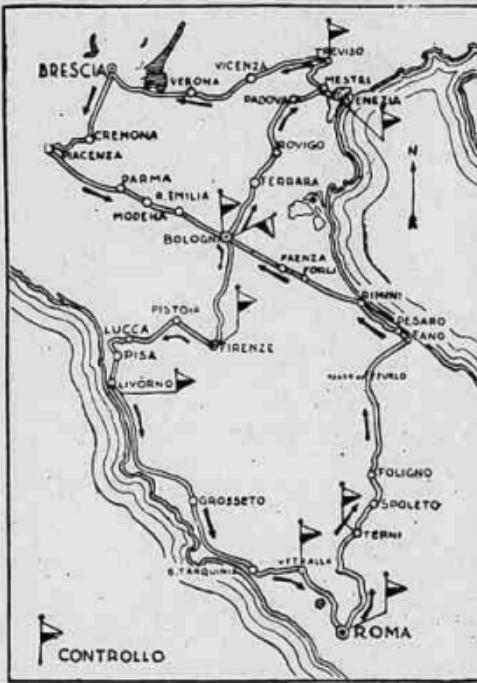
Oltre una centuria e mezza di iscritti; il bilancio preventivo della XII Mille Miglia ha superato ogni precedente ed ogni previsione. Le varianti al regolamento — da noi, a suo tempo, favorevolmente commentate — hanno incontrato il gradimento degli sportivi del volante: non ultimo, quello che eleva il totale dei premi in denaro in palio (oltre alle numerose coppe, targhe, medaglie e premi speciali) alla cospicua cifra di L. 222.000. Sistematico «allineamento», che ben s'accompagna all'allineamento, come è stato chiamato, del percorso — eseguito, ben inteso, con la precisione delle astute mani dei tratti Firenze-Siena-Roma con la più facile e veloce via Aurelia. Ad ogni modo: premi in rialzo, velocità come sopra, numero dei partecipanti dunque ogni primato: ecco in una prima sommaria sintesi la XII Mille Miglia, destinata ad offuscare il ricordo di tutte le precedenti.

A dire il vero, contro queste previsioni si erge il fatto che nella categoria massima, tra i boldi della «Sport Internazionale», che sono poi, in sostanza, le vetture da corsa in toilette da strada, mancano i grandissimi nomi. E' dunque, tra i superficiali della critica preventiva, chi ha mosso qualche appunto. Ma la risposta non regge, perché in «Mille Miglia» da sempre è stata la tendenza di escludere uno dei soliti circuiti, visto alla lente di ingrandimento, popolato dei soliti «casi», con abbondante contorno di comparse. Le comparse han saputo piano piano assurgere al ruolo di protagonisti, conformemente all'iniziale spirito informatore dell'impareggiabile corsa bresciana: corsa popolare non solo per chi vi assiste, o la commenta, o ne trae profitto, ma anche per chi la combatte. I veri attori sono oggi le cento e più macchine della categoria nazionale sport, vale a dire le vetture di serie approntate per l'impiego sportivo. Le altre, le «fuori classe», rappresentano una carica di costi infinitamente crescentissimi, formando semmai di carattere episodico non essenzialissimo al grande quadro delle mani/estruzione. Un confronto, forse più spettacolare che tecnico, nello stesso appunto perché più alto ad afferrare e comprendere, con assoluta immediatezza, il grande pubblico.

Orbene, questo fascino spettacolare, questa combattuta incertezza tra i cannoni a candidati al primo, assoluto, è assicurato alla corsa di domenica, nonostante la assenza degli «assi» a (o, forse, in ragione appunto di questa assenza, letteralmente dei valori) come in poche precedenti edizioni, quando nelle classi massime partivano una dozzina di Alfa Romeo di modello identico, affidate a dieci corridori di classe analogia e a due e tre piloti.

Inoltre, avremo domenica, tra i 15 partenti della categoria velocissima, accanto a nove Alfa e ad una Alfa speciale modificata, ben cinque vetture straniere, di tre marche diverse, tutte in grado di contendere strenuamente la vittoria alle nostre; e, tra gli uomini, nonostante l'elevata statura sportiva di un Farina e di un Pintacuda, un discreto equilibrio di valori.

Precisiamo: Farina e Pintacuda, con le Alfa 2500 dell'Alfa-corse, elaborazione del già noto tipo Sport compressore, e dotate di una nuova speciale modifica punto che ha reso relativa alla bella vettura una frenata di nuovi valori, non possono non essere considerati beniamini. I guidatori non richiedono presentazione: il



campione d'Italia Farina è stato per due volte secondo alla «Mille Miglia», e da lui dominata lo scorso anno per buona parte del percorso, mentre il fiorentino ha già conosciuto il trionfo bresciano, anche davanti agli «assi». Tuttavia, abbiamo le nostre ragioni per ritenerne che tra i competitori di categoria ci sia certamente altri meno riconosciuti altrettanto veloci ed altri campioni altrettanto pregiati. Siamo, infatti, alle prese con le vetture di Alfa Romeo, con la coppia formidabile: Biandetti ha al suo attivo tra guardie parziali brillantissimi nei precedenti edizioni; il torinese Dusio, nonostante lo scorso allenamento sul percorso, ha dati di resistenza proverbiiali e fruirà dell'impareggiabile organizzazione della sua «Squadra Torino». Nessuno di questi può essere trascurato fra i vari.

Tra gli stranieri, Peccellente prova fornita lo scorso anno dalla Delahaye 18 cilindri, la vincitrice del milione del fondo-corse del Governo francese, la prima macchina allestita in Europa con la formula dei Grandi Premi (e l'unica di questa formula presente alla «Mille Miglia») merita ogni considerazione. Si tratta di una 4500 cmc senza compressore, che nell'edizione di quest'anno si dice sensibilmente migliorata sia in potenza assoluta che nei freni, prima imperfetti. Il manco di Dreyfus, questa vettura è realmente temibile anche per i nostri migliori.

Le altre vetture di questo tipo sono affidate alla coppia Mazzatorta, che dovrebbe avere il diritto di ricevere il Comitato Rotozzi, che probabilmente faranno sì dal principio. Da non trascurare, anche se forse lievemente meno veloce, la Talbot di Carrère: meno minacciosa appa-

re, invece, salvo sorprese tecniche nell'all'estremità della macchina, la Bugatti di Rovere-Brunet.

In ogni caso, come si vede, la lotta per il primato assoluto è larga, aperta, simpaticamente ricca d'internazionalità.

La classe Sport Internazionale è suddivisa in due gruppi: con e senza compressore. Nel primo abbiamo il consueto vicino incontrato Alfa-Maserati, con l'insersione, puramente dimostrativa, di una 1900 Fiat normale munita di compressore Bremo; da citare tra gli «alfisti» la coppia Balestro-Corsi, che gode il favore della curia; e, tra i difensori della Maserati, Palmieri-Moroder, Tossera-Faccioli e Brezzi-Rivelli.

Nella 2000 Internazionale senza compressore la lotta s'inerpicia su un brillante gruppo di vetture straniere: la squadra delle tedesche B.M.W. (in una delle quali è impegnato il nostro Lucchetto) dovrebbe avere la meglio sulla Aston Martin, sulla Riley e sulla Frazer Nash. Uniche vetture italiane di questo gruppo, senza eccessiva probabilità, la Fiat di Faccioli e l'Alfa di Castellano.

L'industria italiana domina, insomma, incontrastata nelle varie classi della categoria «Sport Nazionale», costituite, come abbiamo detto, l'ossatura numerica della corsa e la grande attrattiva della vettura per le medie che saranno realizzate e per le percentuali di arrivi che forniranno i vari gruppi.

Tutte Alfa Romeo — di vario tipo, però, dalla 1750 alla 2900 — sono in gara, insieme alle classi massime, dove è probabile vedersi profilarsi il duello Battagliari-Cortese, ad armi e pronostico pari, benché abbondano altri elementi di primo piano, come Ran-

go, Ferraro, Randuccio e Guarino. Egualmente suddivisa tra Fiat 1500 e Lancia Aprilia è la classe fino a 1500. In questa, dopo l'esperimento del «Volante d'argento» che ha ricevuto tanti complimenti, è impossibile tentare un pronostico: ai sa che l'Aprilia, con le preparazioni di molti concorrenti, ha ormai i 155 orari, velocità superiore al grido delle 1500; ma l'indicazione non deve essere valore assoluto, troppi altri fattori influendo sulla condotta di gara. Ci limitiamo, perciò, a citare i soli nomi più famosi di questo gruppo: Marzolla, Capelli, Gobbiato, Bellucci, Minnici, Pesci, Scarfiotti, Villoresi, Corraggia, Mazzonis, Ramella, tutti con lusinghieri precedenti spicci.

Ma la classe più interessante, benché priva di antagonisti indiscutibili, sono le 1100, dove la bella lotta delle nuovissime Fiat 1100 Sport tipo Mille Miglia scenderà certamente in lotta serrata non solo con la classe superiore, ma anche con la 2000 Internazionale, impegnando forse le stesse B.M.W. Si tratta, con questa nuova Fiat, di una vettura guida interna integralmente aerodinamica, che le prove hanno rivelato estremamente indovinata: stretta derivazione dalla 1100 da turismo normale, che al «Volante d'argento» si è affermata trionfalmente. Ottimo, in questa classe, Piero Taruffi, Gherardi, Facchini, Comitato, Vito Musolini, Spotoro sono, dei 28, i nomi che s'imppongono.

Questi, a grandi linee, i protagonisti della corsa.

Rimarrà da tentare un progetto non migliore di quello di dieci anni fa: il progetto di Bordini dei 1100 (12.000 km, orario più per essere battuto, anche se al tempo non fosse favorevole, non per dubbio). Perdendosi il bel tempo, dovrebbero superarsi i 150. Per chi non osa crede, ritrovò a Brescia domenica sera!

Aldo Farinelli

Le operazioni di verifica

Brescia, 31 marzo.

Nel recinto di piazza della Vittoria sono cominciate oggi le operazioni di verifica alle macchine dei concorrenti alla dodicesima edizione della Mille Miglia. Vi presiedono il Commissario generale Franco Mazzatorta, il conte Maggi vice-presidente del Race e il dirigente Renzo Castagnetti. Una ventina di concorrenti hanno presentato le macchine alla verifica fra cui un inglese e un francese.

Per tutta la giornata una folla di sportivi si è trattenuuta in piazza della Vittoria intorno al recinto delle operazioni decorato con gli emblemi della Mille Miglia. Dall'alto del palazzo dove ha la sua sede il Raci pendono intorno al tricolore italiano le bandiere delle altre cinque Nazioni rappresentate dalle loro marce: Germania, Francia, Svizzera e Olanda. Il Commissario generale Mazzatorta, ritornato da una lezione di aeronautica, ha rilevato la completa segnalazione delle strade e la realizzazione di tutte le disposizioni di garanzie per la marcia dei concorrenti del 3 aprile.