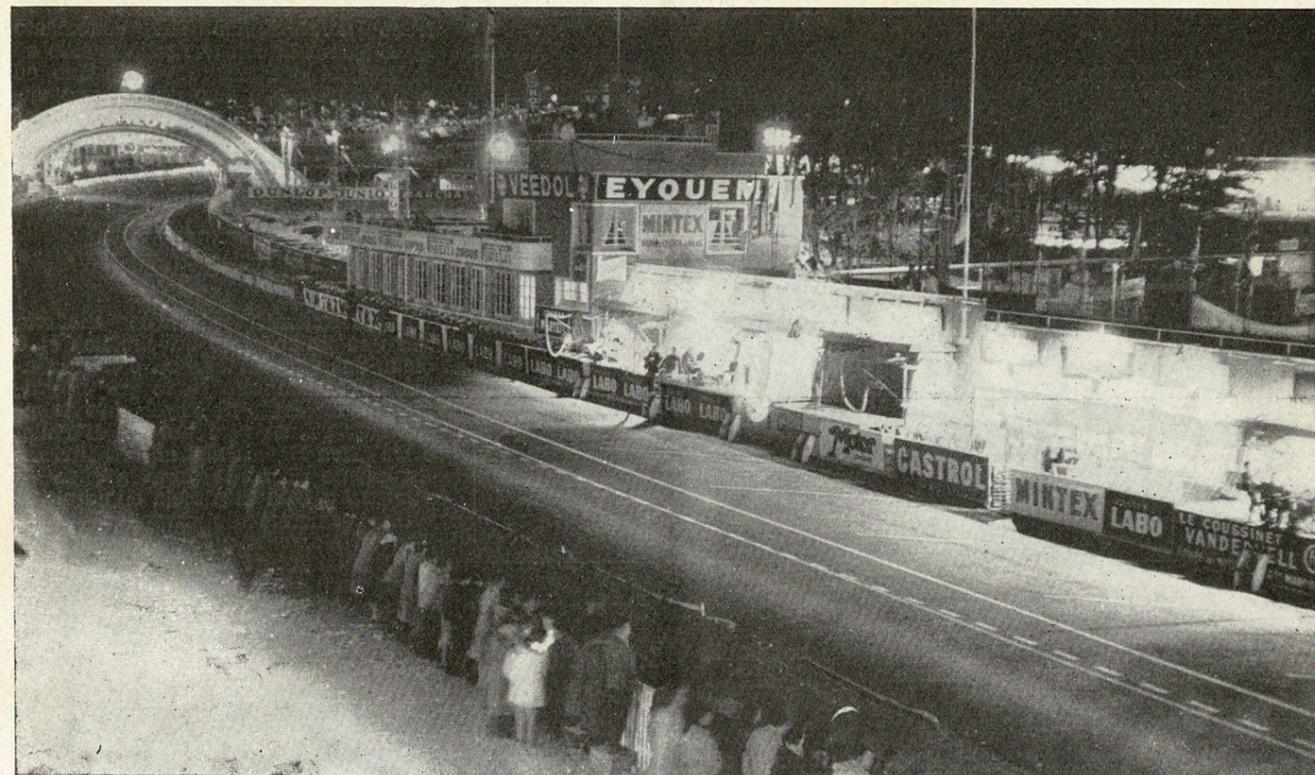


BATTERIE

CANDELE

# MASERATI

FABBRICA CANDELE ACCUMULATORI MASERATI S.p.A. MODENA



Panoramica notturna della pista di Le Mans, la più luttuosa nella storia dell'automobile.

## LE VICENDE DELLA TRAGICA "24 ORE,, DI LE MANS

Scrivere delle vicende sportive di questa grande corsa è compito necessario anche se di fronte all'orrore suscitato dalla tremenda sciagura, l'evento automobilistico sia stato sommerso dalla tragicità dell'accaduto.

Nonostante tutto, la celebre « 24 Ore » francese è stata sportivamente e tecnicamente all'altezza della sua chiara fama. In altra parte della nostra rivista parliamo diffusamente dell'incidente che ha insanguinato la manifestazione e qui diremo solamente delle fasi che hanno caratterizzato questa 23ª edizione.

Come è noto, la « 24 Ore » di Le Mans si può considerare da anni come la più importante competizione del mondo sotto ogni aspetto, sia sportivo, sia tecnico, industriale e commerciale. Forse per l'ultima volta la corsa è stata disputata secondo il classico regolamento per il quale vengono ammesse 60 vetture selezionate in duplice modo: di diritto quelle appartenenti a concorrenti qualificatisi dalla corsa dell'anno precedente (concorrenti di case e non privati); le altre secondo criteri del tutto personali da parte degli organizzatori.

La « 24 Ore » contiene in sé tre corse vere e proprie: la più importante, quella alla distanza assoluta ed alle vittorie di classe, poi quella più dotata di premi e mirante alla classifica all'indice di prestazione (handicap) e finalmente quella della distanza fra le vetture iscritte da con-

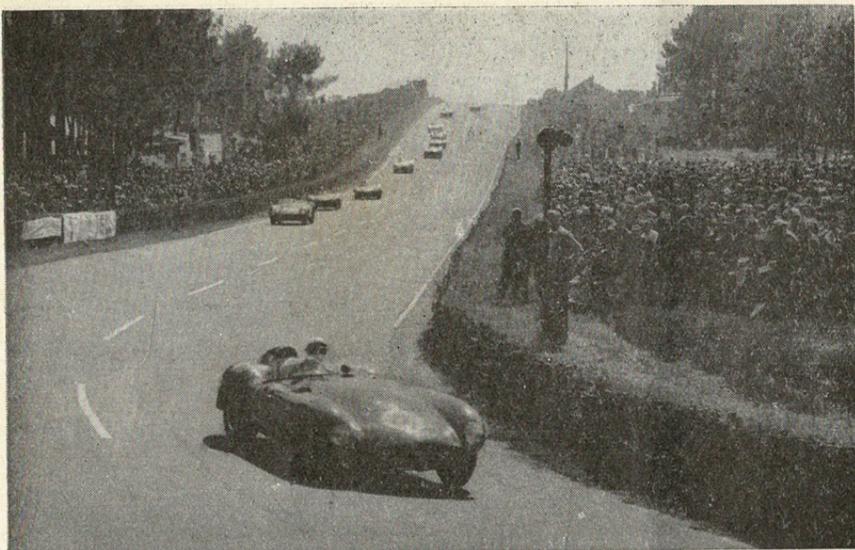
correnti precedentemente qualificati (coppa biennale).

E' noto altresì che a Le Mans si son viste le più svariate vetture in corsa, capaci di prestazioni diversissime fra loro con conseguente pericolo non indifferente. Lo scorso anno, commentando la gara scrivevamo:

« A nostro parere, data l'eccezionale importanza della « 24 Ore » di Le Mans sotto tutti gli aspetti, è ormai tempo che questi criteri vengano drasticamente modificati ed aggiornati. Pure il fatto, da noi più volte stigmatizzato anche per esperienza personale, dell'ammissione alla corsa (diventa di anno in anno sempre più veloce, impegnativa e disputata con accanimento straordinario) di vetture di variatissime cilindrata e conseguentemente di velocità limite spesso differenti di oltre 100 chilometri all'ora fra loro, costituisce un elemento di pericolo non trascurabile ed anche quest'anno sembra che alcuni incidenti di strada che poi hanno avuto peso rilevante nel risultato finale, siano dovuti all'enorme sperequazione delle macchine in corsa.

Sembra dunque che sia venuto il momento di rivedere fondamentalmente la regolamentazione della grande corsa francese e dei criteri di ammissione ad essa, in modo da rendere più omogeneo e molto più qualificato il ristretto campo dei partenti, ed anche assai più rappresentativo ».

Queste parole hanno più che mai valore anche oggi e la loro attualità è purtroppo drammaticamente sottolineata



Subito dopo la partenza la Ferrari di Castellotti è balzata al comando con netto vantaggio.

dallo spaventoso incidente che è forse in parte imputabile anche alle manchevolezze del regolamento.

### Lo schieramento di partenza

Il campo dei partenti, dopo incidenti avvenuti anche alla estrema vigilia che avevano privato pericolosamente la Maserati dell'apporto di Behra e reso Taruffi indisponibile per Ferrari, è stato il seguente:

#### VETTURE ITALIANE:

5 Ferrari di cui 3 ufficiali a 6 cil. di 4412 cc. affidate agli equipaggi Castellotti-P. Marzotto, Maglioli-Hill e Trintignant-Schell mentre le altre due vetture erano di « 3 litri » a 4 cil. ed erano guidate da Heldè-Lucas e Sparken-Gregory.

Vi erano poi le 2 Maserati « 3 litri » a 6 cil. di Valenzano-Musso e Perdisa-Mieres entrambe ufficiali, una Maserati « 2 litri » affidata a Tommasi e Giardini e poi una sola Osca 1500 guidata da Cabianca e Sgorbati ed una Stanguellini 750 cc. affidata a Faure e Duval.

#### VETTURE AMERICANE:

Quest'anno una sola Cunningham, quella di Cunningham e Johnson munita però di motore Offenhauser a 4 cil. di 2942 cc.

#### VETTURE INGLESÌ:

Schieramento ufficiale imponente con una Lagonda 4487 cc. a 12 cil. (Parnell-Poore) 3 Jaguar a 6 cil. 3442 cc. a doppia accensione, telaio ed architettura simile a quella dello scorso anno, linea ancora più rastremata e motore più potente e sempre alimentato con carburatori Weber, affidate agli equipaggi Hawthorn-Bueb, Rolt-Hamilton e Beuman-Dewis. Oltre a queste Jaguar ufficiali, delle vetture simili erano guidate dagli americani Walters-Spear e dai belgi Swaters-Claes. Le 3 Aston Martin 2922 cc a 6 cil. ufficiali erano affidate a Collins-Frère, Salvadori-Walker, Brooks-Riseley ed a queste aggiungete una Cooper-Jaguar, le 3 Bristol di « 2 litri » quest'anno carrozzate aperte, la Austin Healey che doveva essere causa involontaria della tragedia, due Triumph « 2 litri », 2 Frazer Nash, le due nuovissime M. G. 4 cil. 1489 cc. e poi varie Kieft, Lotus, Connaught. Come si vede un gruppo poderoso.

#### VETTURE TEDESCHE:

Anzitutto le 3 Mercedes Benz ufficiali affidate agli equipaggi Fangio-Moss, Levegh-Fitch, Kling-Simon, vetture simili a quelle viste alla Mille Miglia con in più il famoso

freno aerodinamico che comandato idraulicamente con controllo rapido ed efficace, si è dimostrato utilissimo ad alta velocità non solo come freno ausiliario ma anche per caricare dinamicamente il freno posteriore durante la decelerazione. Le Mercedes erano accompagnate dalle formidabili Porsche di 1498 cc. e di 1089 cc. affidate ad equipaggi di primo piano.

#### VETTURE FRANCESI:

Rappresentanza piuttosto modesta con una Talbot 4500 cc. che non si è vista, una Gordini 2980 cc. 8 cil. di Bayol e Manzon scomparsa per il gravissimo incidente di Bayol, una Salmon 2327 cc., un'altra Gordini di Pollet e Da Silva Ramos a 6 cil. « 2 litri » e finalmente il solito folto gruppo di Panhard e D.B. di piccola cilindrata.

Uno schieramento completo in cui Ferrari, Mercedes e Jaguar apparivano nettamente favorite per la vittoria assoluta con Aston Martin come « outsider ». Ogni record sembrava destinato ad essere battuto.

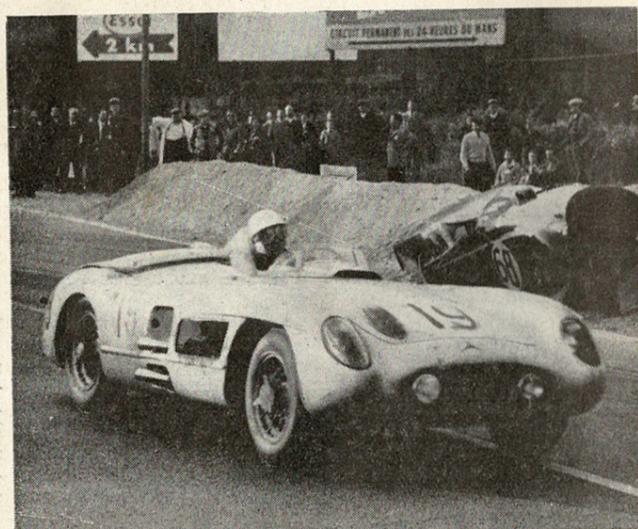
### La corsa

Atmosfera di grande trepidazione, oltre 250.000 spettatori sul circuito, tutto il mondo dell'automobile presente, aeroplani a decine, fantasmagoria pubblicitaria, kermesse gigantesca e festaiola destinata purtroppo ad ammantarsi di lutto.

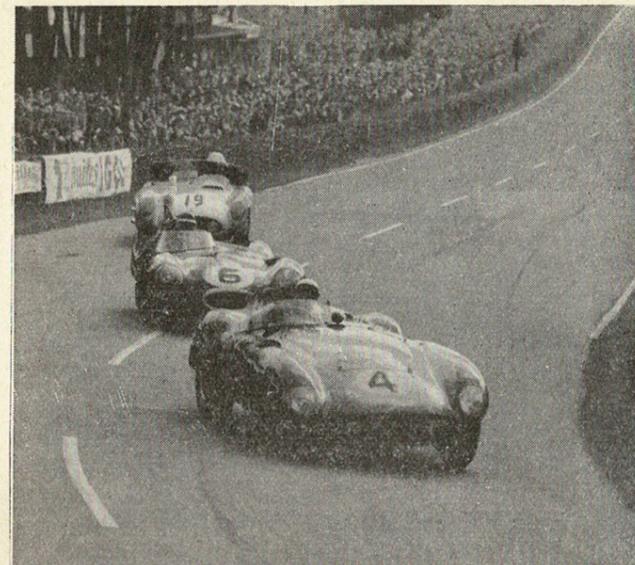
Il solito silenzio quasi angoscioso delle migliaia di spettatori assiepati nella zona di traguardo, il ronzare degli elicotteri e delle macchine da presa e della televisione... ed ecco il segnale della partenza alle 16 precise, dato questo anno dal nostro conte Aymo Maggi, gentile omaggio degli organizzatori francesi alla nostra Mille Miglia.

Castellotti è stato il più agile nella rincorsa podistica ed è scattato in testa con la poderosa Ferrari. Il tempo era buono ma più tardi doveva cambiare in pioggia. Per la cronaca diremo che per poco più di 8 ore è piovuto e quindi i records battuti acquistano ancora maggiore valore tecnico date le non favorevoli condizioni atmosferiche.

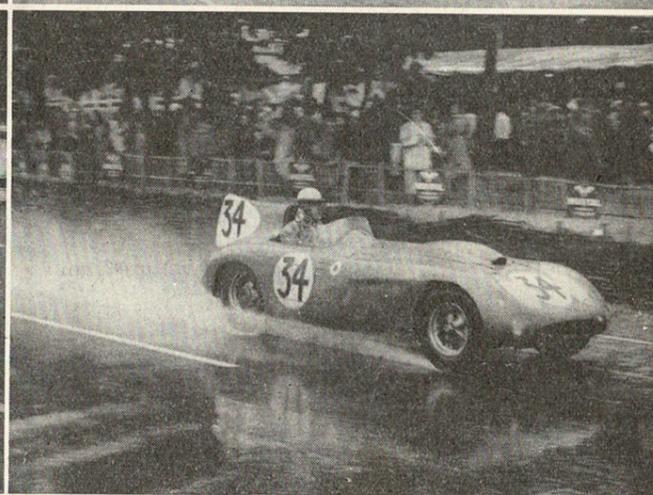
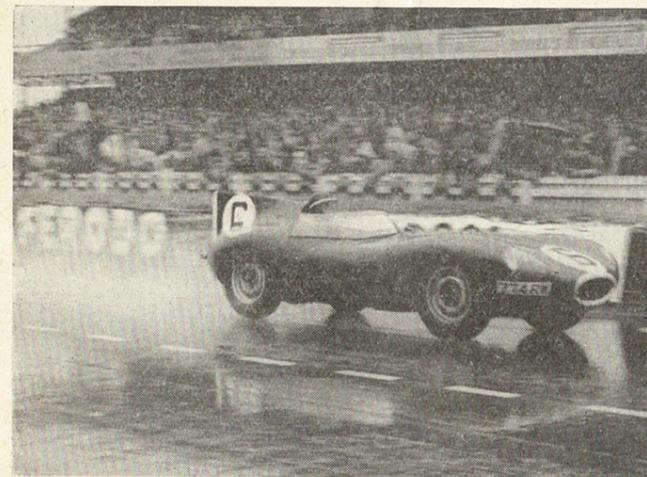
Castellotti in testa dunque, e con netto vantaggio al primo giro davanti a Hawthorn, Maglioli, Walters, Beauman e gli



Fino al suo ritiro per ordine di squadra la Mercedes di Fangio-Moss, che vediamo con Moss al volante al « Tetre Rouge » mentre passa una Triumph uscita di strada, ha dominato il vertiginoso carosello.



Lotta di giganti! Nelle prime fasi della corsa la Ferrari di Castellotti davanti alla Jaguar di Hawthorn e alla Mercedes di Fangio che ha il freno aerodinamico in azione.



PROTAGONISTI DELLA « 24 ORE ». - Dall'alto da sinistra a destra: la Jaguar guidata da Hawthorn-Bueb ha colto a Le Mans una vittoria a tempo di record, rattristata dal fatale incidente di cui è stata causa involontaria. - Magnifica seconda assoluta è giunta la Aston Martin 3000 cc. di Paul Frère e Collins, dopo il ritiro della nostra Maserati. - Le Porsche hanno addirittura strabliato a Le Mans dove non solo hanno vinto l'ambita classifica all'indice di prestazione, ma hanno dominato fra le 1500 cc. battendo ogni record. - La classe 2000 cc. è stata vinta dalla Bristol di Wilson-Mayers, dimostratasi però inferiore alle meravigliose Porsche.

# MAGNETI MARELLI

la candela  
montata in serie  
su tutte  
le vetture FIAT

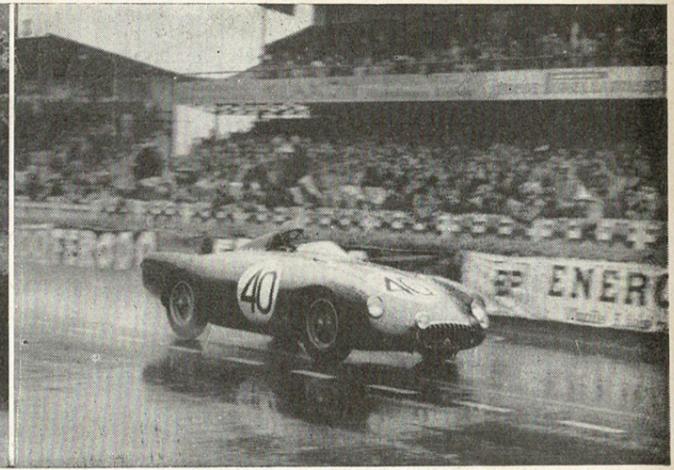
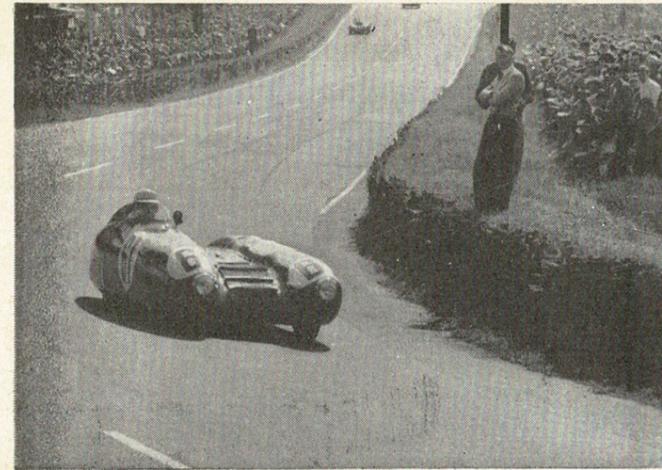


modello	candela
1900 - 1900 A	GW 175 E
1400 - 1400 A	
1100 - 103	ovvero
500 C	GW 225 A
1100 - TV	GW 225 A
1100 A, B, E	GW 175 E
1500 D, E	



GW 225 A

MABO S.p.A. - MILANO



A sinistra, la Nardi-Giannini di Damonte è stata la sensazione della « 24 Ore », ma ha dovuto ritirarsi nelle prime ore di corsa. A destra, l'unica vettura italiana superstita nella durissima competizione, la meravigliosa Osca 1500 di Cabianca-Sgorbati che ha finito la corsa a media record anche se battuta dalle insuperabili Porsche.

bene sul rettilineo si dovesse marciare ad andatura ridotta davanti alle tribune dove procedeva l'opera di soccorso.

Alla fine della terza ora, solamente Fangio e Hawthorn avevano compiuto 41 giri. Castellotti e Maglioli seguivano ad un giro in 3° e 4° posizione, mentre fra le 2 litri si faceva luce la Maserati di Giardini e Tomasi brillantemente prima con 37 giri.

Ma ecco al 50° giro suonare l'ora della Ferrari di Castellotti che cedeva per incrinatura della testata, evidente difetto di fusione che doveva mettere fuori combattimento anche le altre Ferrari 6 cil. al 109° e 123° giro rispettivamente. Alla 4° ora, Maglioli-Marzotto erano ancora terzi ad un solo giro da Fangio e nello stesso giro di Hawthorn, ma il loro destino era purtroppo segnato. Intanto si faceva luce anche la Maserati 3000 cc. di Valenzano e Musso che stava avvantaggiandosi. L'altra « 3 litri » Maserati si era già fermata per guasto alla frizione e la « 2 litri », dopo una bella lotta, doveva cedere per rottura della distribuzione. Anche la Jaguar di Rolt-Hamilton accusava noie al cambio e all'accensione, molte altre macchine erano già fuori combattimento e la M. G. di Jacobs era accidentata a « Maison Blanche » con grave ferimento del pilota.

La Mercedes dei formidabili Fangio e Moss continuava a guadagnare terreno. La classifica dopo la 6° ora di corsa era perciò la seguente:

1. Fangio-Moss (Mercedes) 83 giri;
2. Hawthorn-Bueb (Jaguar) 81 giri;
3. Rolt-Hamilton (Jaguar) 80 giri;
4. Beauman-Dewis (Jaguar) 79 giri;
5. Kling-Simon (Mercedes);



La Maserati 3000 cc. di Musso - Valenzano è stata per lungo tempo al secondo posto assoluto dando magnifica prova delle sue possibilità.

6. Valenzano-Musso (Maserati) 78 giri;
7. Collins-Frère (Aston-Martin) 78 giri;
8. Claes-Swaters (Jaguar) 78 giri;
9. Parnell-Poore (Lagonda) 77 giri;
10. Maglioli-Hill (Ferrari) 76 giri.

Intanto si assisteva alla progressiva rimonta della Maserati « 3 litri » superstita, alla spettacolosa corsa delle Porsche contro le quali la ottima e solitaria Osca non poteva fare molto ed al continuo avvantaggiarsi della eccezionale coppia Fangio-Moss. Allo scoccare della 9° ora, la media della Mercedes di punta era di ben 185.542 Km. all'ora ed essa aveva ormai 2 giri di vantaggio sulla Jaguar di Hawthorn e Bueb il quale ultimo non si dimostrava all'altezza del compito affidatogli. Alla decima ora le Mercedes in corsa, quella di Fangio-Moss al comando e quella di Kling-Simon che si era portata al 3° posto, venivano arrestate da Neubauer che si era messo in contatto con i suoi dirigenti di Stoccarda e ritirate dalla corsa in segno di lutto.

Restava così al comando la Jaguar indisturbata che riduceva immediatamente l'andatura mentre la Gordini che era succeduta alla Maserati al comando delle « 2 litri », cedeva anch'essa mentre in classifica assoluta si faceva avanti la Maserati di Musso-Valenzano.

A metà corsa ossia alla 12° ora, la classifica era la seguente:

1. Hawthorn-Bueb (Jaguar) 160 giri;
2. Valenzano-Musso (Maserati) 155 giri;
3. Collins-Frère (Aston-Martin) 154 giri;
4. Rolt-Hamilton (Jaguar) 154 giri;
5. Claes-Swaters (Jaguar) 153 giri;
6. Polensky-V. Frankenberg (Porsche) 145 giri;
7. Glöckler-Juhan (Porsche) 143 giri;
8. Wilson-Mayers (Bristol) 143 giri;
9. Keen-Line (Bristol) 141 giri;
10. Seidel-Milhoux (Porsche) 140 giri.

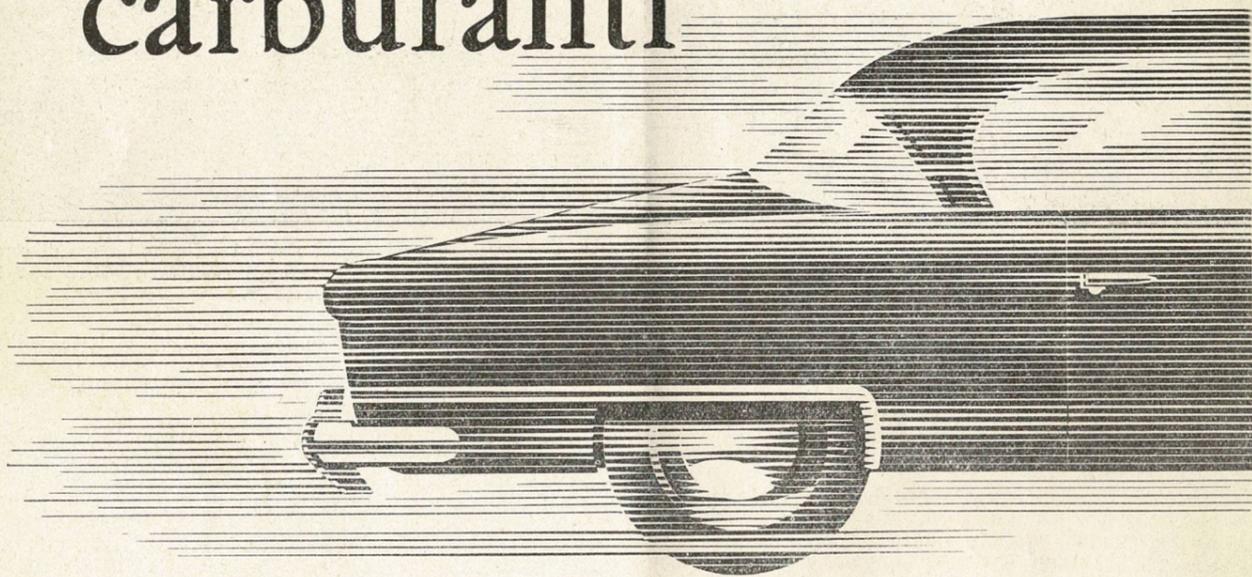
Le Porsche approfittavano della pista bagnata per prendere il comando della classifica all'indice di prestazione e strabiliavano per la loro performance. La lotta per la vittoria sembrava ormai definitiva poiché la Jaguar, pure marciando a media superiore a quella record, poteva regolare la sua marcia a piacimento. Sotto la pioggia insistente la Aston Martin, bene guidata da Collins e Frère riusciva a raggiungere e superare la Maserati 3000 cc. ma dopo una bella lotta la Maserati riusciva ancora a ripassare al secondo posto precedendo la Aston Martin di oltre 2 minuti e riducendo addirittura il distacco della Jaguar! In questa fase, Valenzano aveva fatto scintille!

Alla 18° ora solamente 25 vetture rimanevano in corsa e la classifica era la seguente:

1. Hawthorn-Bueb (Jaguar) 234 giri;
2. Valenzano-Musso (Maserati) 231 giri;
3. Collins-Frère (Aston-Martin) 231 giri;
4. Claes-Swaters (Jaguar) 227 giri;
5. Polensky-V.-Frankenberg (Porsche) 216 giri;
6. Wilson-Mayers (Bristol) 211 giri;
7. Glöckler-Juhan (Porsche) 210 giri;
8. Keen-Line (Bristol) 209 giri;
9. Seidel-Milhoux (Porsche) 209 giri;
10. Wisdom-Fairman (Bristol) 205 giri.

Ai primi posti delle varie classi si notavano la Jaguar,

# I più potenti carburanti



per il vostro  
motore

1187 g



CON

**ICA**

brevetto italiano n. 475025

*Chi si affida alla qualità - preferisce SHELL*

Shell con I.C.A. si sente nel motore! Specialmente nelle riprese, in salita e alle alte velocità la vostra automobile risponde ai comandi con perfetta regolarità e pieno sviluppo di potenza, ed il consumo diminuisce.

Questo perchè l'additivo I.C.A. elimina i più gravi inconvenienti di accensione dei motori: la pre-ignizione e la dispersione di corrente alle candele.

Supershell - Benzina Shell - Shellina con I.C.A. assicurano al vostro motore una potenza che nessun altro carburante è in grado di sviluppare. Fate il pieno e sentirete la differenza.

## Velocità massime registrate sul chilometro lanciato in gara

Mercedes (2.975 cmc.)	292,208 km.-h.;
Ferrari (4.412 cmc.)	282,583 km.-h.;
Jaguar (3.442 cmc.)	278,923 km.-h.;
Aston-Martin (2.922 cmc.)	250,398 km.-h.;
Maserati (2.991 cmc.)	248,619 km.-h.;
Ferrari (3.000 cmc.)	247,593 km.-h.;
Gordini (1.987 cmc.)	226,987 km.-h.;
Porsche (1.498 cmc.)	224,414 km.-h.;
Bristol (1.979 cmc.)	222,773 km.-h.;
Connaught (1.484 cmc.)	218 km.-h.;
Osca (1.491 cmc.), Frazer-Nash (1.977 cmc.), Cooper 1.097 cmc.)	207 km.-h.;
Panhard (850 cmc.)	191 m.-h.;
Porsche (1.100 cmc.)	190 km.-h.;
M.G. (1.490 cmc.)	189,400 km.-h.;
Salmson (2.328 cmc.)	189 km.-h.;
Triumph (1.991 cmc.)	182 km.-h.;
Panhard D.B. (745 cmc.)	171 km.-h.;
Constantin (1.978 cmc.)	170,294 km.-h.

Le prime tre vetture (Mercedes, Ferrari-Jaguar) superano le medie del 1954.



Trionfo con bandiere abbrunate dal lutto. La Jaguar vincitrice assoluta e la Porsche prima di classe e nella speciale classifica all'indice di prestazione con i loro piloti

la Maserati, le Bristol, le mirabili Porsche e le D. B.

Alla diciannovesima ora si compiva il destino della brillante Maserati « 3 litri » che aveva difeso i colori d'Italia fino a questo momento. Un lungo arresto ai box, un guasto alla frizione ed il conseguente abbandono, chiudevano la corsa di questa bella vettura e la gara perdeva un motivo di più di interesse. Ormai, scomparsa anche la Stanguellini che aveva tenuto per oltre 12 ore, rimaneva in gara, unica vettura italiana superstite, la sola cronometrica Osca che non poteva per altro ostacolare la marcia delle Porsche.

Nessuna emozione nelle ultime ore in cui scomparivano ancora alcune vetture ma nessuna di quelle di punto. Il cielo era plumbeo, piovigginava e l'atmosfera era cupa e ben diversa da quella festosa che accompagnava sempre il trionfale epilogo della grande competizione. Incombeva la tragedia che aveva insanguinato la corsa.

Si arrivava così allo scoccare della ventiquattresima ora ed alla fine.

La Jaguar ha colto comunque una grande vittoria consacrata anche dal prestigioso e formidabile record sul giro. Essa ha dimostrato di potere anche tenere il ritmo delle Mercedes ma essa poteva contare su di un solo asso, Hawthorn mentre la coppia di punta di Mercedes era ben altrimenti forte. Avrebbe vinto la Mercedes se non si fosse ritirata?.. E' probabile ma non sicuro poichè non si era ancora a metà corsa e tante cose potevano ancora accadere.

Ottima la prova della Aston Martin, anch'essa titolare di un nuovo record di classe. Anche di questa squadra una sola vettura è giunta alla fine. Eccezionale la prova delle Porsche che hanno vinto non solo fra le 1500 cc. e le 1100 cc. (due classi entrambe a tempo di record) ma hanno anche vinto l'ambita classifica all'indice di prestazione e la Coppa Biennale. Trionfo su tutta la linea.

Buona la prova delle 3 Bristol partite, tutte giunte al traguardo ai primi posti della loro classe (anche qui nuovo record) se pure la loro prova appare velata dal fatto di vedere ben 3 Porsche di cilindrata minore davanti a loro in classifica assoluta.

Discreta la prova della M.G. (prototipo della nuova vettura di serie) e buona quella della nostra Osca che è stata però attardata da noi che le hanno impedito di tenere il ritmo delle irraggiungibili Porsche.

Prova negativa quella delle famose vetturine francesi che quest'anno sono le sole che non hanno battuto il loro primato di classe.

Dobbiamo convenire che se l'industria tedesca ha dominato nella prima metà della corsa ed ha strabillato con le prestazioni delle Porsche, se l'industria inglese ha vinto la classifica assoluta, ha battuto i records ed ha vinto il premio di squadra e 3 classi, quella francese e soprattutto quella

italiana escono assai malconce da questa « 24 Ore » che sarà purtroppo indimenticabile nel suo orrore.

Per quanto ci concerne, rimane sempre attuale la necessità della partecipazione a queste corse di grande importanza industriale e di prestigio di squadre rappresentanti la grande industria oppure se questo non è possibile di uno schietto e fattivo interessamento ufficiale e sostanzioso alle piccole compagnie che con tanto sacrificio e coraggio difendono i nostri colori la cui lucentezza appare purtroppo oggi alquanto offuscata.

(Foto Mailander)

GIOVANNI LURANI



Appassionati spettatori a Le Mans sono stati il Principe Alessandro di Jugoslavia con la giovane consorte, Principessa Maria Pia di Savoia.