

Una suggestiva visione delle partenze notturne della Mille Miglia.

Al seguito della dura prova lungo

Non si può certo dire, che il periodo di gestazione della XXIII Mille Miglia sia stato preceduto da quella fase di felice entusiasmo, che annuncia — solitamente — gli eventi emotivi lungamente attesi dalle masse sportive. Le ragioni sono ben note.

Tuttavia la pattuglia dei bresciani composta in massima parte dal dr. Francesco Wührer, presidente dell'Automobile Club Brescia, dal Co. Aymo Maggi presidente della Commissione Sportiva dello stesso sodalizio, dal comm. Renzo Castagneto, direttore di gara della Mille Miglia, dal Sindaco di Brescia, prof. Bruno Boni, riusciti con argomentazioni valide ad ottenere l'autorizzazione alla disputa delle Mille Miglia dalla Commissione Ministeriale, presieduta dall'On. Egidio Ariosto, Sottosegretario ai Trasporti.

Il percorso è rimasto immutato rispetto allo scorso anno. I singoli tratti erano stati collaudati, secondo i regolamenti sportivi, specialmente nelle adiacenze dei transiti difficili prossimi ai centri abitati.

In ante prima (giovedì 26 aprile, si erano potuti avvicinare molti dei protagoni-

sti della passata e futura Mille Miglia durante un ricevimento nel Palazzo del Comune (la Loggia del Palladio); colà infatti vennero celebrate ed effettuate anche materialmente le premiazioni relative alla XXII Mille Miglia. Il venerdì poi ci fu il tradizionale ricevimento a Villa Maggi a Calino in onore degli ospiti stranieri. Sabato un banchetto in onore della stampa e delle autorità. Nel pomeriggio dello stesso giorno l'Ente Provinciale del Turismo aveva organizzato egregiamente un cocktail a quota 1000 dirimpetto a Brescia, che da un anno a questa parte si è impiantata la sua brava funivia, che porta dalla città al Monte Maddalena. Emilio De Martino si era incaricato — a nome dei colleghi italiani e stranieri — di esprimere l'ammirazione più viva per le fattive realizzazioni della gente bresciana.

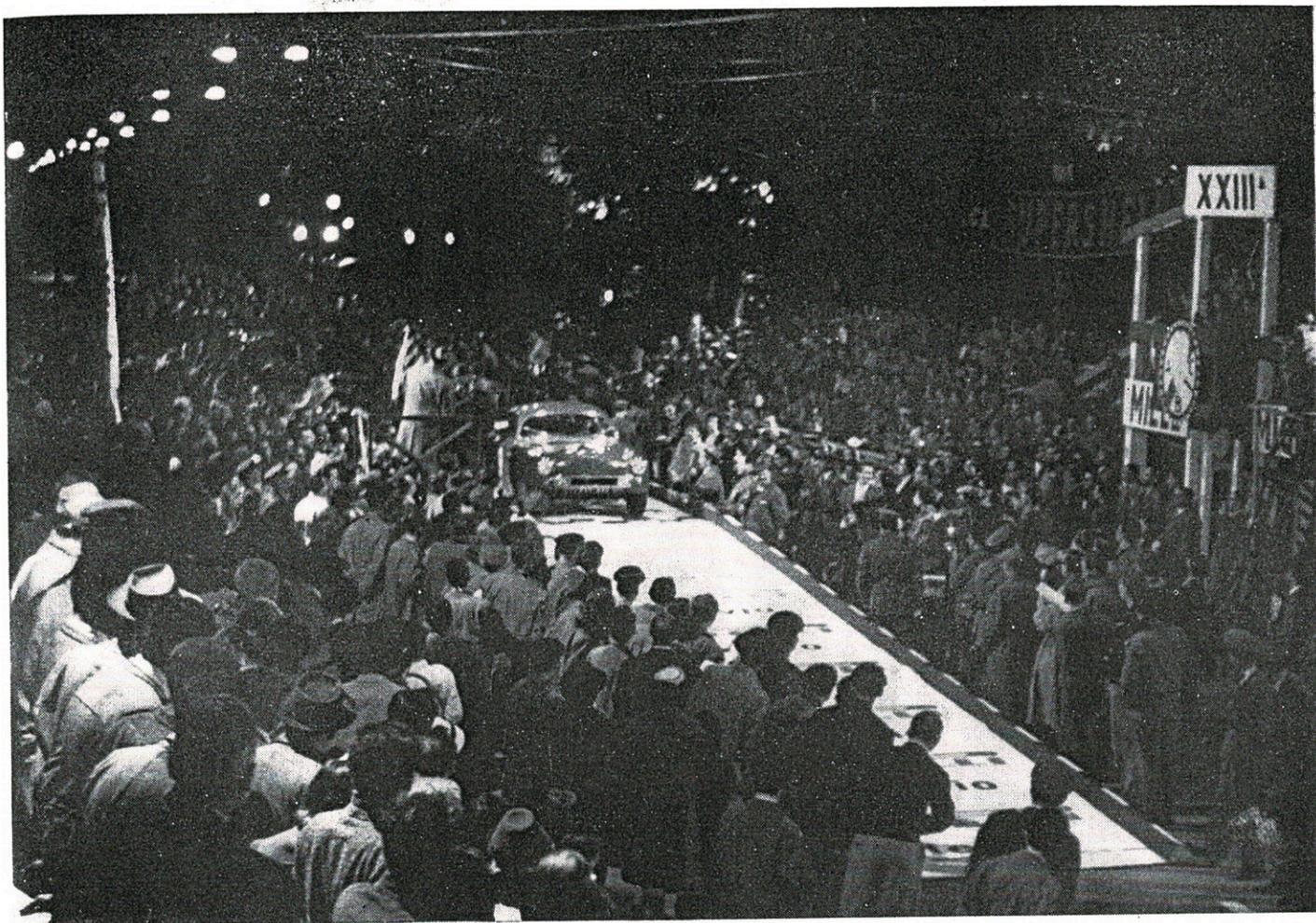
La Mille Miglia dette luogo — come ogni anno — ad iniziative collaterali di varia specie quali la simpaticissima Mille Miglia dei colombi viaggiatori. Il Sindaco Boni aveva inoltre emesso un proclama all'indirizzo delle migliaia di ospiti di Brescia. Televisione e cineasti hanno

approfittato largamente del folklore bresciano per girare chilometri di pellicola. John Arthur Ránk è venuto appositamente a Brescia per alcuni esterni del suo nuovo film «Posto di controllo».

Situazione alberghiera satura. Anche a Modena al «Circolo della Biella» grande animazione durante gli allenamenti dei piloti. A Brescia, Gardone Riviera, Isso e Manerbio si ebbe il maggior afflusso dei piloti e delle case.

Le punzonature ebbero luogo nella tradizionale cornice di colori vivaci e di entusiasmo. A proposito del quale eccovi una prova: il comm. Siciliani, poiché non riusciva a far contenere la folla intorno alle transenne, ad un certo punto fece annunciare dallo speaker, che in un certo angolo della Piazza della Vittoria c'era Sophia Loren in carne ed ossa, ma nessuno si mosse verso quella direzione e ciascuno preferì rimanersene a contemplare i Castellotti, i Collins i Fangio, i Taruffi, i Perdisa, i Musso ed i Moss.

Da un bilancio stilato durante le punzonature erano presenti trentacinque case automobilistiche (in maggioranza eu-



Folla strabocchevole ha assistito alla sempre emotiva scena delle partenze.

l'arco della "XXIII Mille Miglia",

ropee). Centoventi vetture di fabbricazione estera.

La partenza è stata data sulla tradizionale pedana rialzata alla luce abbagliante dei fari della TV.

In Viale Rebuffone — dove erano erette grandi tribune — alle 23.00'30" — l'on. Egidio Ariosto, Sottosegretario ai Trasporti (in rappresentanza del Governo) dava il via alla prima vettura (quella di Santinello) una «600» con il n. 2.

Fra le autorità, oltreché allo stato maggiore dell'Automobile Club di Brescia al gran completo, notati: l'on. Vigorelli, Presidente onorario della Scuderia Madonnina (che darà poi il via ad alcuni concorrenti appartenenti a quel Sodalizio), il Gen. Tomaselli, comandante la Zona Militare di Milano, il Prefetto di Brescia dr. Temperini, il Questore avv. Scali, il Sindaco prof. Bruno Boni, l'ing. Unterrichter, Presidente della C.S.A.I., il comandante la Legione dei Carabinieri Col. Passerini, radiocronisti, operatori cinematografici, fotoreporters e giornalisti di tutto il mondo. (Notati numerosi argentini venuti per vedere il loro idolo Manuei Fangio).

Durante le partenze (fra i mille e mille episodietti a base di baci, addii, auguri, lampi di magnesio, ecc.) un piccolo «giallo»: una squadra di Carabinieri arrestava un concorrente poco prima che premesse il piede sull'acceleratore per precedenti mandati di cattura a suo carico. Comunque la folla non si accorse di nulla.

Ed ecco il quadro delle vetture ammesse dai commissari (comm. Francesco Siciliani, Commissario Delegato dalla C.S. A.I., ing. Bariona di Milano, commissario tecnico, ing. Alberti di Catanzaro, commissario tecnico) a partecipare alla gara durante le punzonature:

Categoria turismo di serie speciali e gran turismo:

| | |
|------------|------------|
| fino a 750 | 49 vetture |
| » a 1000 | 18 » |
| » a 1100 | 42 » |
| » a 1300 | 64 » |
| » a 1600 | 14 » |
| » a 2000 | 46 » |
| oltre 2000 | 30 » |

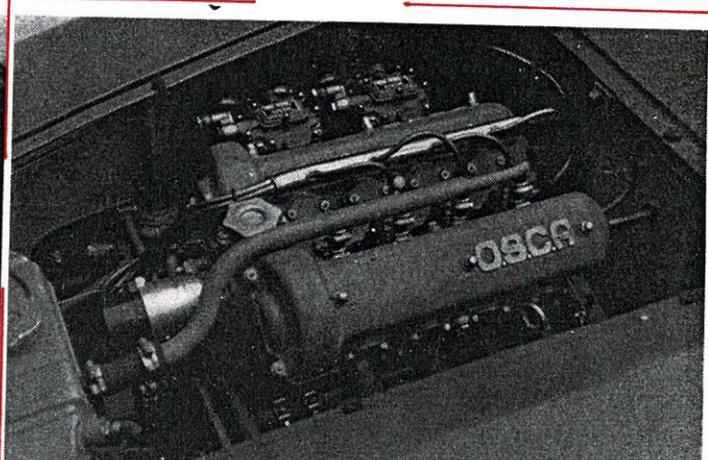
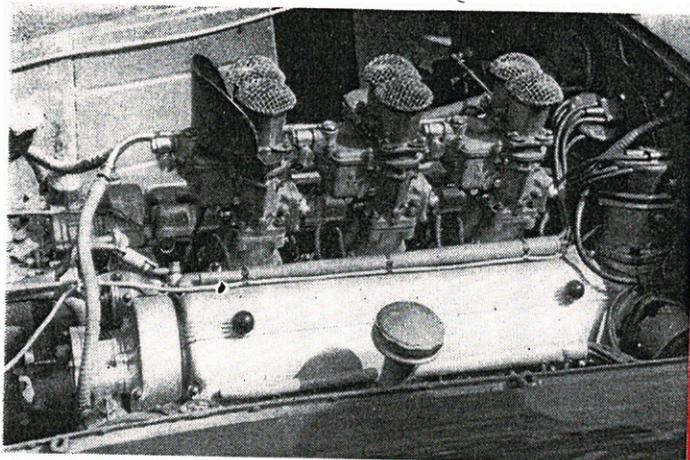
Categoria Sport:

| | |
|------------------------|------------|
| classe sino a 750 cmc. | 35 vetture |
| » » a 1100 cmc. | 14 » |
| » » a 1500 cmc. | 16 » |
| » » a 2000 cmc. | 15 » |
| » oltre 2000 cmc. | 13 » |
| » lim. di prezzo | 17 » |

con un totale quindi di 373 vetture ammesse dopo le punzonature. Prima della partenza però otto concorrenti dichiaravano forfait, cosicché le macchine in corsa furono effettivamente 365.

Preludio drammatico - Poi sinfonia corale delle Ferrari

Tutti i maggiori osservatori, nonché dirigenti delle Case interessate sono d'accordo nel riconoscere, che ad un certo punto dello svolgimento della XXIII Mille Miglia lo spettro pauroso di una diabolica beffa del mago Neubauer fece capolino nell'animo di quanti seguivano le fasi della corsa suscitando sentimenti di apprensione. Infatti ad un certo traguar-



I motori delle vetture vittoriose: a sinistra il possente 12 cilindri della vittoriosa Ferrari di Castellotti ed a destra il piccolo generoso cuore della nuova O.S.C.A. 750 che ha debuttato felicemente vincendo la classe 750 Sport con Ovidio Capelli. La O.S.C.A. ha conquistato la vittoria in tutte e tre le classi a cui ha partecipato.

do una Mercedes, quella di Von Tripps, era addirittura passata al comando. Ma veniamo ai fatti.

La Mercedes era scesa in Italia con quattordici vetture Gran Turismo non ufficiali affidate ai clienti, ma largamente assistite dalla Casa di Stoccarda. Tale partecipazione si prefiggeva la conquista del primato assoluto nella categoria riservata alle vetture di serie speciali e di Gran Turismo. In linea subordinata era prevista anche l'eventualità che per le circostanze della corsa, unite a quelle atmosferiche, nonché a tutti gli imponderabili, che possono accadere in una simile competizione, le Mercedes occupassero, se non proprio il primo posto (teoricamente possibile) almeno una o due piazze d'onore o giù di lì. La cosa del resto era largamente prevista anche da tutti i giornali bene informati.

La Maserati aveva invece designato tre vetture per la massima categoria: piloti Moss, Taruffi e Perdisa. Dei tre il più preparato era Taruffi, che di conseguenza (anche per vecchia abitudine) si sarebbe certamente trovato con ogni probabilità avanti agli altri. Moss aveva corso ad Aintree pochi giorni prima della Mille Miglia e non si era quindi preparato a dovere. Così dicasi di Perdisa, che si dice non avesse percorso nemmeno una volta un giro completo del tracciato.

La Ferrari invece con uno squadrone in piena efficienza anche nel settore degli uomini. Complessivamente i piloti della Casa di Maranello avevano compiuto molti più giri dei loro più temibili avversari (quelli della Maserati), ma si dice che alcuni elementi della Mercedes ne avessero effettuati in maggior numero. I più allenati (Castellotti e Collins, come vedremo) hanno potuto assecondare meglio il mezzo meccanico alle esigenze anche straordinarie del percorso.

Castellotti inoltre, essendo stato estratto quale primo partente della Ferrari, aveva il compito di tirare. (E tutti dicevano che il lodigiano, se non avesse spaccato, non lo avrebbero più acciappato, come in effetti avvenne). Collins di rincalzo e Musso e Fangio osservatori. Castellotti e Fangio con la 12 cilindri nuovissima, Musso e Collins con la 4 cilindri vincitrice al Giro di Sicilia.

Chiari i rispettivi piani tattici veniamo ai drammatici avvenimenti relativi alla lotta per il primato assoluto, che ha visto in lizza Ferrari, Maserati e Mercedes.

Castellotti partiva in testa, secondo i piani prestabiliti ed a Verona giungeva dopo 20 minuti e trenta secondi alla me-

dia di km. 193.171, precedendo Taruffi (Maserati), col tempo di 21'10" e Musso (Ferrari) in 22'7". A pochi secondi l'uno dall'altro Perdisa (Maserati), Moss (Maserati), Fangio (Ferrari) e Collins (Ferrari).

Anche a Vicenza Castellotti insisteva nel suo compito di «volpe» e passava colà alla media di km. 187.887. Il tempo si era già messo al brutto con pioggia e vento, il ché spiega il lieve rallentamento. Taruffi (Maserati) era sempre secondo seguito a brevi intervalli da Musso, Perdisa, Fangio e Collins. Moss era lievemente in ritardo. A Padova Castellotti migliorava la media portandola a km. 194.282. Taruffi era ad 1'2". La Maserati di Moss nel frattempo aveva recuperato terreno ed era passata al terzo posto. Musso era quarto e Perdisa quinto, Fangio sesto e Gerini settimo. Collins seguiva poco oltre senza forzare.

A Ravenna il bilancio a favore delle macchine italiane subiva uno scossone. Infatti le Mercedes di Von Tripps e di Riess si erano incuneate nelle nostre posizioni e la classifica assoluta ufficiale risultava la seguente: 1. Castellotti in 1 ora 45' 36" alla media di km. 172.159, secondo Taruffi (Maserati) in 1 ora 45' 55", terzo Von Tripps (Mercedes) in 1 ora 46' 34", quarto Riess (Mercedes) in ore 1.49'52". Al quinto posto c'era addirittura l'Osca 1500 di Cabianca, che precedeva Collins (Ferrari), Maglioli (Osca), Musso e Fangio (Ferrari) e Moss (Maserati).

La battaglia, che aveva raggiunto toni drammatici ed inattesi, proseguiva nello scenario desolante delle condizioni meteorologiche avverse. Le macchine chiuse dei Tedeschi si trovavano in simili condizioni avvantaggiate su quelle italiane tutte scoperte.

Tra Ravenna e Forlì, Taruffi sferrava il suo attacco e nella città romagnola l'asso della Maserati era primo, seguito da Castellotti. Ma a Savignano, Pietro Taruffi doveva fermarsi avendo i freni pieni di acqua. Riprendeva, ma poco dopo oltre andava col muso del radiatore a sbattere contro un muretto. Il guasto sarebbe stato riparabile, ma il tempo necessario avrebbe tagliato fuori dalla lotta irrimediabilmente il pilota del Tridente, che preferiva abbandonare. Poco prima (sulla famigerata curva di Gloria di Mezzano) Ravenna si era rovesciata anche la H.W.M. di Heath, purtroppo con conseguenze mortali. A Rimini, Castellotti era di nuovo in testa in ore 2' 19" alla media di km. 164.462. Alle 8 e ventidue transitavano da Rimini anche Moss e Musso impegnati in un terribile duello. Fangio era lontano a sette minuti. A Pesaro nuo-

vo assalto delle Mercedes. Von Tripps accelerava ancora e riusciva a passare al comando del carosello tallonato da Castellotti. La media di Von Tripps era di km. 162.364, quella di Castellotti di 161 e 775. Terzo era Riess (Mercedes), quarto il regolarissimo Collins (Ferrari). Quinto Musso, Fangio Moss, che precedeva Gendebien sulla Ferrari G.T.

Ad Ancona, Castellotti però ripassava in testa in due ore 55' 19" (media 162,563) davanti a Von Tripps in 2 56' 8" ed a Riess in 3 ore 00'9". Collins era quarto a 37", Fangio, Musso, Moss e Gendebien seguivano nello spazio di circa dieci minuti.

A Pescara, Castellotti aumentava il vantaggio su Von Tripps e le posizioni erano ancora alquanto confuse per i nostri colori, giacché la minaccia Mercedes sembrava lungi dallo scomparire. Primo era Castellotti, 2. Tripps, 3. Riess, 4. Collins. Quindi Fangio, Moss, Musso, Gendebien, Perdisa e Cabianca.

Dieci chilometri dopo Pescara, nei pressi di Scafa, la lotta perdeva alquanto la sua drammaticità sul piano del confronto italo-germanico, giacché Von Tripps, mentre stava superando troppo audacemente un concorrente, finiva fuori strada e per lui la XXII Mille Miglia era irrimediabilmente finita. All'Aquila quindi Riess passava in seconda posizione dietro a Castellotti. Collins era terzo, Musso quarto e Moss aveva recuperato terreno passando quinto dinanzi a Fangio, Gendebien, Perdisa, Cabianca e Pollet (Mercedes).

Il ritirato di turno sul difficile tratto l'Aquila-Antronoco-Città Ducale-Rieti non poteva mancare ed anche questa volta si è trattato di un nome illustre: Stirling Moss, vincitore della precedente edizione e record-man della gara. La località fatale a Moss fu Antronoco sulla Salaria. Moss era uscito di strada senza farsi del male.

Pioggia, vento, ombrelli, teloni strappati: questo lo spettacolo presentatosi agli infradiciati concorrenti delle Mille Miglia a Roma. Il bilancio del tratto discendente Brescia-Roma vedeva scomparire la minaccia della Maserati, mentre la Mercedes di Riess rimaneva ostinatamente sulla breccia in terza posizione. Castellotti era sempre primo con dieci minuti di vantaggio su Collins, tredici su Riess, venti su Fangio, ventuno su Musso, ventotto su Gendebien. Settimo era Cabianca (una gara spettacolosa la sua) ottavo Pollet (Mercedes), nono Metternich (Mercedes) e decimo Perdisa sulla Maserati a 37' circa.

A Roma i piloti di rincalzo (per modo di dire...) della Ferrari potevano ricevere esatte segnalazioni, che consigliavano Fangio e Musso ad allungare il passo. A Viterbo infatti il terzo posto di Riess era già alquanto compromesso, perchè Musso era a pochi secondi e Fangio ad un minuto. La classifica ufficiale confermava le notizie concitate pervenute dai vari ponti-radio: 1. Castellotti (Ferrari) in 6.17'; 2. Collins (Ferrari) in 6.27'; 3. Musso (Ferrari) in 6.38'; 4. Riess (Mercedes) in 6.38'; 5. Fangio (Ferrari) in 6.39'.

Alle 13.30'17", Castellotti transitava acclamatissimo da Siena alla media di km. 142,761 con dieci minuti di vantaggio su Collins. Terzo era ancora Riess, impegnato in un duro duello contro Musso.

L'offensiva del maltempo inferiva sempre più sui concorrenti, ma le Ferrari scoperte non mollavano. Superata d'un balzo l'erta di Poggibonsi, Castellotti piombava su Firenze ancora in testa alla media di 139.229. Collins sempre a dieci minuti, Riess (Mercedes) cedeva di schianto alcune posizioni sotto la martellante offensiva delle altre Ferrari passate al contrattacco dopo la capitale. Terzo quindi era Musso, quarto Fangio e quinto anche Gendebien, che con una attenta e giudiziosa corsa di attesa aveva sempre tenuto conto del compito di grave responsabilità incombente sulla sua vettura ufficiale della Ferrari, unica a difenderne i colori nella « gran turismo » contro la formidabile coalizione germanica. Riess era sesto, seguito dalle Mercedes di Metternich, Pollet e Siedel, che precedevano l'Oscà di Maglioli.

Sulla Futa gli attori della XXIII Mille Miglia trovavano — protagonista non gradita — la nebbia. Ciò consigliava allo squadrone Ferrari prudenza, cosicché al traguardo finale le cinque macchine di Maranello potevano giungere compatte e saldamente in testa alla classifica. Castellotti dopo Bologna perdeva la visiera e poteva riaverla dal concorrente Martoglio su Stanguellini appositamente fermatosi per porgergliela. Castellotti aveva saputo di essere primo solamente al passaggio da Viterbo!

L'allievo di Alberto Ascari aveva quindi compiuto un formidabile exploit. La media notevolmente più bassa di quella dello scorso anno non tragga in inganno. Ben diverse furono nel 1955 le condizioni ambientali. Dopo le cinque Ferrari giungevano a Brescia insediata dal sesto all'ottavo posto della « generale » tre Mercedes, Cabianca era nono assoluto con la Osca, ma Sgorbati con la « Giulietta

Sprint Veloce era undicesimo assoluto! La Ferrari del vincitore era una delle nuovissime 12 cilindri di 3491 cmc. di cilindrata (la 290 MM) capace di erogare una potenza variante dai 320 ai 350 CV, a 7200 giri al minuto. Dai tecnici, la nuova Ferrari era ritenuta capace, in condizioni ideali di tempo, di portare un duro assalto al primato di Moss. La 12 cilindri ha un telaio tubolare gomme anteriori 600x16 posteriori 700x16. La vettura pesava intorno agli otto quintali a pieno carico.

Solitario Michy (Renault) nella 750 T. S. S. e G. T.

Nella classe sino a 750 cmc. riservata alle vetture turismo di serie speciali e gran turismo si è verificata la marcia solitaria di Michy, che con la Renault con carrozzeria di plastica ha spadroneggiato dal primo all'ultimo chilometro. Le vetture 750, hanno dato vita nelle altre posizioni ad imprese notevoli tenuto conto del tempo impossibile.

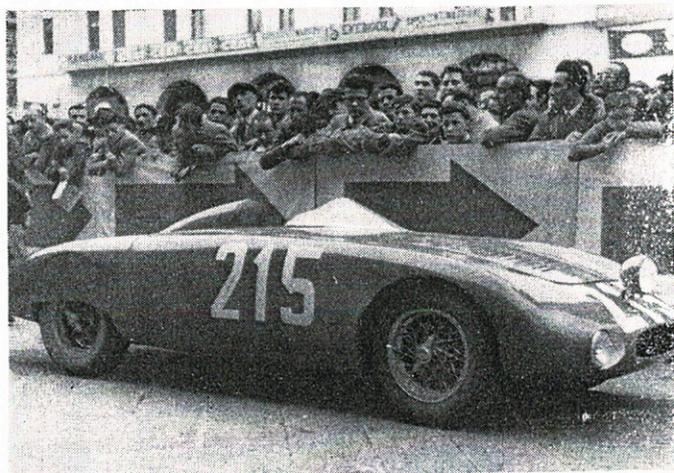
L'impresa di Michy, che non ha mai ceduto il primo posto a chicchessia, merita un accenno speciale. Come lo scorso anno (allora Michy era il « secondo » di Galtier) la prestigiosa 4 CV marciò sempre in testa. Già a Padova Michy era primo davanti a Carini e Cotton. A Forlì il tempo della Renault era di sole due ore 38' 5". Ad Ancona di 3 ore 50' 38" alla media sbalorditiva di 123.573. Alle 6 28' e 55" Michy era già — corridore solitario — a Roma e la media (dopo Popoli e la Sella di Corno) era ancora elevatissima: 117.605. Alle 7 e 12 Michy era già a Viterbo. Il Francese transitava da Firenze alle 9 e 38 alla media di km. 110 e 512. Alle 11 ed un minuto anche la Futa e la Raticosa erano state bruciate e Bologna salutava lo spericolato transalpino primo alla media di km. 107.873. Poco dopo le 13.30 Michy era di nuovo al Rebuffone, che aveva lasciato a notte alta dopo soltanto quattordici ore 44' 58" di corsa sfrenata. La media (109.519) risulterà una delle poche abbassate in questa Mille Miglia rispetto alle precedenti (Galtier-Michy nel 1955 furono primi sulla Renault alla media di km. 108.275). Ecco un record veramente significativo!

Ed ora qualche cenno sulla gara degli altri che pure si sono battuti valorosamente e con alterna fortuna. Già a Desenzano scompariva dalla lotta la francese Gilberte Stempert (Panhard), già quarta di classe nel 1955 e seconda nel 1954. A S. Francesco di Rivoltella nei pressi di Desenzano la sua macchina u-

sciva di strada e si capovolgeva, ma la Stempert rimaneva illesa. A Padova anche Casarotti (Abarth) abbandonava. Ad Argenta la Panhard di Doré-Meneau era anch'essa fuori causa a S. Arcangelo di Romagna l'ex campione italiano Giancarlo Sala (in coppia col collega Manuel Vigliani) constatava, che una ruota della sua Renault berline, nel tentativo di sfilarsi, aveva rovinato il mozzo. Anche per tale equipaggio la Mille Miglia era finita. A Ravenna spariva anche la Moretti T.S. di Bricarello. Nella Città di S. Apollinare (scontata ormai l'impresa di Michy) la situazione vedeva Cotton (Panhard) al secondo posto; Carini (Abarth) al terzo; Monraisse (Renault) quarto e lo svizzero Thiele (Abarth) quinto. Era soddisfacente constatare come quest'anno l'industria italiana non era alla mercè completa degli stranieri, grazie alle prestigiose derivate Abarth. Nelle prime posizioni tutti nomi di gente, che avevamo data come favorita. A Forlì, Zanotti (Abarth), che era in settima posizione, prendeva il posto di Bricarello (Moretti) subito dopo il suo ritiro. Per il resto posizioni immutate. Frattanto anche la « 600 » di Boselli (dopo Ravenna, aveva dichiarato forfait. A Giugliano presso Pescara la Panhard dei francesi Colin-Couchau usciva di strada senza gravi conseguenze. A Pescara il bresciano Zanotti finiva anch'egli fuori strada pagando caro il suo exploit, che lo aveva portato in quinta posizione, dopo aver superato Monraisse, che nel 1955 era stato quinto su Renault nella classe 750 T.S.

Thiele passava al quarto posto, Chardin (Renault) succedeva al quinto posto a Zanotti. All'Aquila dietro al solitario Michy ancora Cotton e Carini. Thiele sempre quarto, Chardin quinto, Santinello in buona forma, sesto con la 600. Sul terreno accidentato, Prima della Capitale, Carini superava Cotton, mentre gli altri conservavano le rispettive posizioni. A Firenze sempre al comando Michy, seguito da Carini (Abarth), Cotton (Panhard), Thiele (Abarth), Chardin (Renault), Monraisse (Renault).

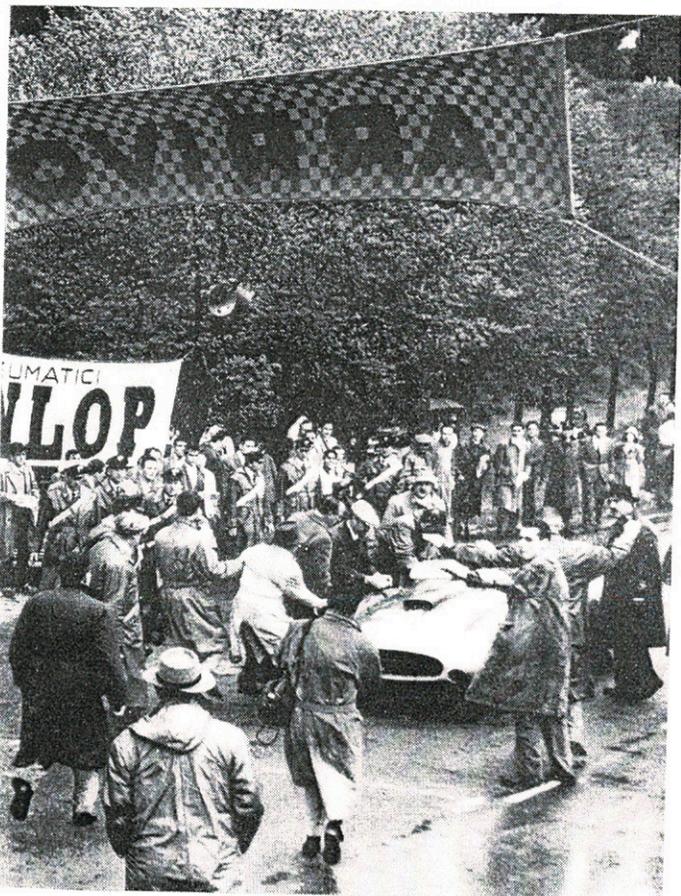
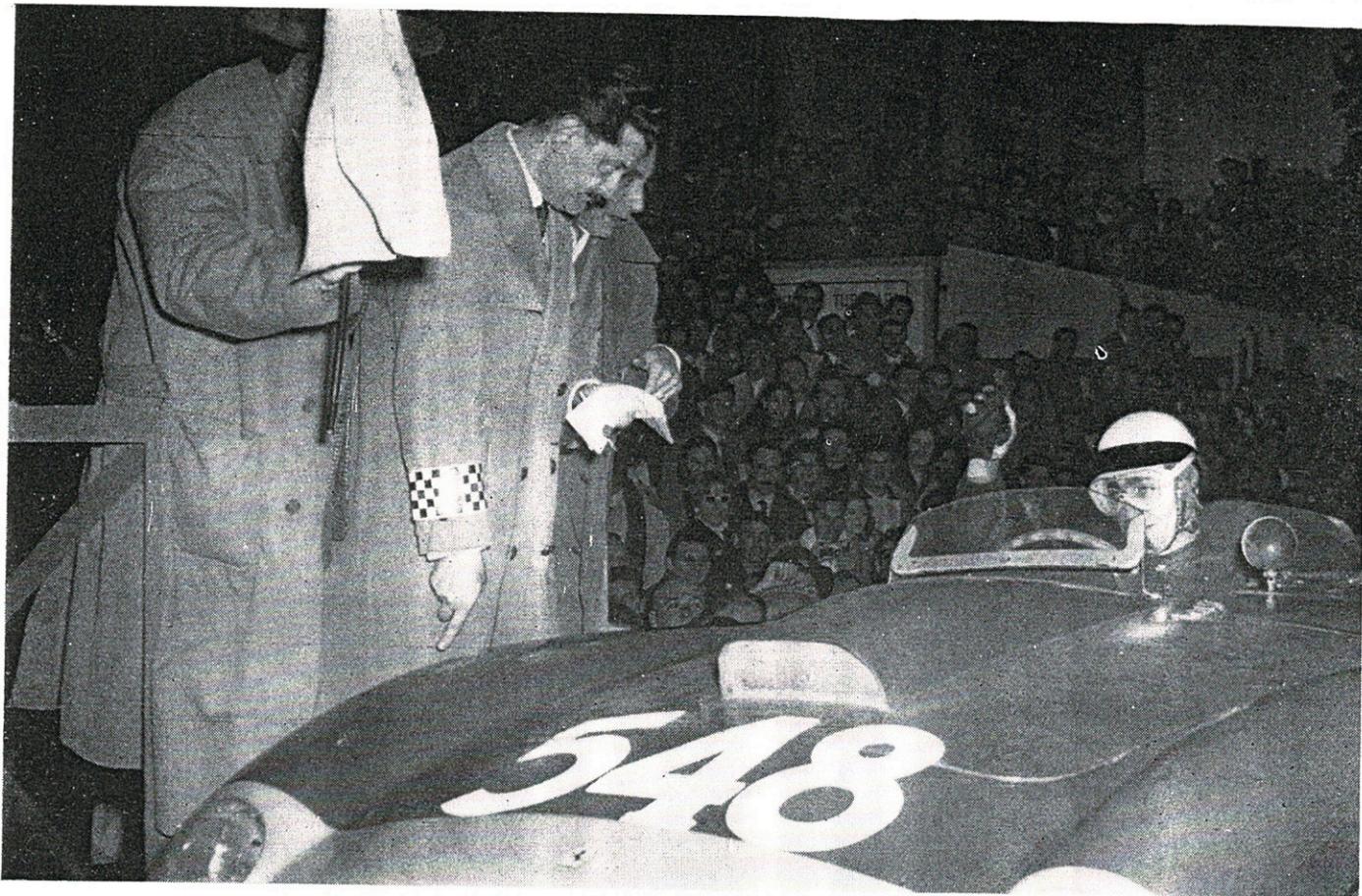
A Bologna sempre Carini in seconda posizione e Cotton in terza. Gli invitati rettili della pianura padana però inducevano i piloti delle prime posizioni ad allungare il passo, cosicché a Brescia le posizioni — astrazione fatta per quella di Michy — risultavano completamente mutate: Carini perdeva un sacco di tempo e passava addirittura al quattordicesimo posto, lo svizzero Thiele, che era stato pru-



Con successo ha debuttato la nuova O.S.C.A. 750 vittoriosa nella Sport 750 con Ovidio Capelli. Questa è però la vettura di Chiron che ha dovuto abbandonare.



La nuovissima edizione della Porsche 1500 affidata a Hermann. Il telaio è a passo cortissimo, la carrozzeria è modificata ed il motore sviluppa oltre 140 HP.



In questa nostra doppia pagina abbiamo voluto raccogliere alcune fotografie a documentazione della superba gara compiuta da Eugenio Castellotti completando così le immagini già pubblicate sullo scorso fascicolo. In alto a sinistra ecco il lodi-giano nell'atto di scattare dal palco delle partenze a Brescia. La espressione del pilota è calma, serena, fiduciosa nelle possibilità sue e della possente Ferrari che gli è stata affidata. Mentre ingrana la marcia Eugenio Castellotti accenna un saluto alla folla che lo acclama e si lancia verso la nuova avventura che lo attende e che si concluderà col più bel successo. Sempre in alto, ma a destra un obiettivo ha colto il passaggio del

dentemente in posizione di attesa da lunghissimo tempo scavalcava Cotton, le Renault di Monraisse e di Chardin avanzavano di una posizione precedendo il regolare Santinello, autore di una bella corsa. Ottima la prova dell'Abarth, che è sempre stata in corsa dal primo all'ultimo chilometro. La durezza e l'interesse della competizione nella 750 cc. si dimostra dal fatto, che i primi tre classificati appartengono a tre diverse marche rivali (Renault, Abarth e Panhard).

La classifica congiunta delle vetture di serie speciali e di gran turismo veniva quindi scissa; nelle vetture di serie speciali risultava vincitore Michy, davanti a Thiele e Cotton. Il Bresciano Ogna precedeva il compagno di marca Linguanti al volante dell'Abarth nella classe Gran Turismo a suggello di una gara prudente intesa a portare al traguardo il mezzo fresco di energie meccaniche.

Riservata agli stranieri la classe 1000 cc.

Parata di medie vetture straniere, tutte di eccellente fattura, nella classe sino a 1000 cc. turismo di serie speciale e gran turismo: tre D.K.W. (Hartmann, Brand, Ritzinger, quest'ultimo secondo nella sua sottoclasse nel 1955), cinque Renault Dauphine con piloti di eccezione (Trintignant, Frère, Rosier, Gilberte Thirion e l'equipaggio vincitore della classe 750 nel 1954 alla media di Km. 105.931 composto da Réjé-Pons), tre Panhard pilotate da Borelly, Poirot, Guilhaudin, cinque D.B. capitanate da Manzoni. Uno schieramento da Grand-Prix senza dubbio, che ha dato luogo ad una competizione interessantissima, durante la quale il pro-



nostico tutto *Renault* veniva sovvertito dal ribelle Manzon sulla formidabile *D.B.*

A Padova il belga Frère (corridore e giornalista) capitanava il carosello seguito da Manzon, dalla Thirion e da Trintignant. Nella Città Antoniana la *D.B.* dell'equipaggio Maricetti-Mougin doveva abbandonare l'impresa. A Ravenna però Manzon si era già portato al comando ed aveva rosicchiato a Guilnaudin (*Panhard*) quasi tre minuti. Subito dopo un quartetto di Dauphine, nel quale mancava una delle coppie favorite (quella di Rédélé e Pons).

La media era elevatissima: Km. 127,878. La belga Thirion capitanava autoritariamente l'inseguimento. A Pescara, Frère passava al contrattacco e risultava in testa alla classe con soli sei secondi di anticipo su Manzon. La Thirion era terza, mentre le *D.B.* di Carpentier e di Parmentier scglivano poco lontane. A L'Aquila nuovo colpo di scena: ancora Manzon in testa alla «1600» seguito dall'irriducibile Frère in testa al quartetto Dauphine. A Roma (dove la media era ancora di Km. 117,503) Manzon aveva raddoppiato a due minuti circa il suo vantaggio su Frère. Il quartetto della *Renault* era stato interrotto dalla *D.B.* di Carpentier, passata in quinta posizione dinanzi a Rosier. A Viterbo, Frère passava (come ordine di arrivo e non come classifica) secondo dopo 26' minuti dalla solitaria *Renault* di Michy (classe 750). A Firenze notevoli spostamenti in classifica: Manzon allungava il passo avendo oltre venti minuti di vantaggio sulla prima Dauphine, quella pilotata dalla Thirion. Frère era retrocesso al quinto posto in seguito ad un ribaltamento. Carpentier (*D.B.*) si era insinuato al terzo, davanti alla Dauphine di

bolide da Peschiera, nel settore inizia'e della gara, in quel settore in cui il forte pilota di Ferrari si lanciò allo sbaraglio per sbarazzarsi al più presto degli avversari più pericolosi. Non tattica di attesa, ma bensì di attacco immediato, la tattica preferita di Alberto Ascari che del lodigiano è stato un maestro attento e prezioso. Nelle due foto in basso presentiamo invece due aspetti dell'assalto alla vettura del vincitore nel corso della sua brevissima sosta al controllo di Roma. Indubbiamente la maggior confusione la fanno i vari braccialati che se stessero ovunque un po' più al loro posto offrirebbero un salutare esempio di disciplina a tutti i pubblici dei vari campi di gara.





La soluzione Mercedes ha trovato degli imitatori. Alle verifiche della Mille Miglia si è presentata infatti questa originale vettura Renault « 4 CV. » carrozzata alla Mercedes.

Trintignant. La media ancora rispettabilissima (dato il tempo passivo): Km. 110 e 677. Nemmeno la Futa e la Raticosa riuscivano a fermare Manzon, che a Bologna aveva ancora una media di Km. 106,615. Il vantaggio sulla diretta competitor (la bionda Gilberte) era salito a quasi mezz'ora. In compenso però il gruppo delle Dauphine si era ricomposto e la D.B. di Carpentier era sparita dalle prime posizioni. A Radicofani intanto era ribaltato il belga Frère (il ché spiega il suo ritardo), che tuttavia poteva proseguire dopo aver perduto tempo prezioso. A Modena si ritirava anche la Panhard di Guilhaudin, che dopo un inizio promettente, era stata relegata nelle posizioni di rincalzo. A Brescia giungeva primo Manzon alla bella media di Km. 109,356. Quindi il regolarissimo quartetto delle Dauphine al secondo, terzo, quarto e quinto posto, sempre capitanato dalla Thirion.

Eccellente quindi l'exploit della D.B., quanto eccellente la prova di regolarità veloce offerta collettivamente dalle Dauphine.

Nelle due classifiche separate, la Dau-

phine è prima fra le vetture turismo di serie speciali (media Km. 105,976) con Gilberte Thirion. Nella gran turismo, Manzon è primo con la D.B., seguito dal compagno di squadra Parmentier.

Lotta in famiglia nella 1100 cc.

Gli organizzatori bresciani — per dare la possibilità ai moltissimi «millecentisti» con o senza T.V. di competere ad armi pressochè pari — avevano istituita la classe 1100, alla quale erano iscritte quasi tutte «103», «T.V.» qualche elaborata da Zagato e Farina e qualche «Appia». Si trattava in effetti di una sottoclasse, però ben nutrita e fornita di gente usa a camminare col piede «a tavoletta».

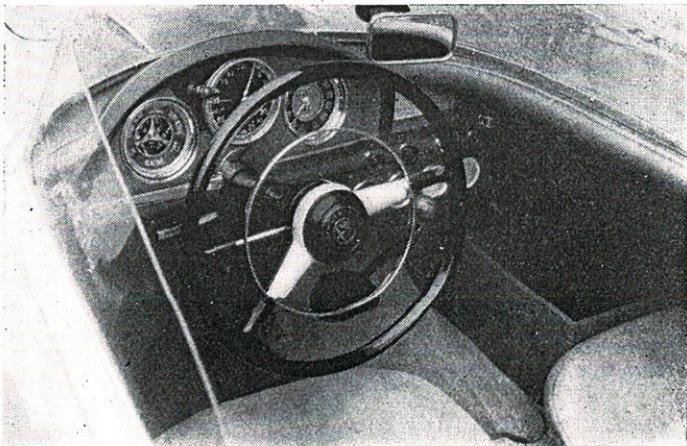
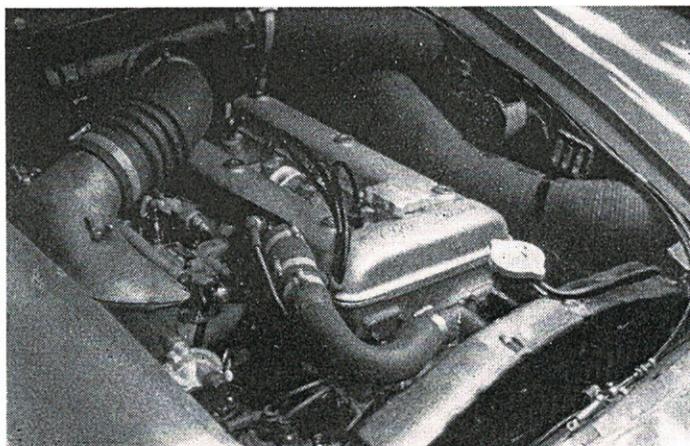
Non sono mancate quivi — come ogni anno — le sorprese a ripetizione, le sconfessioni dei pronostici più oculati, le rivelazioni. La classifica cambiò spessissimo il nome dell'alfiere, la selezione dura ed implacabile.

Partiva in testa una vecchia conoscenza della Mille Miglia: la coppia Zanetti-Adria, che prima di Verona però doveva

cedere il passo all'equipaggio Merlo-Facetti (Zagato), che marciava alla media di 137,403. A Padova però Merlo e Facetti avevano già cominciato a perdere terreno e Zanetti-Adria erano primi dinanzi a Massari-Gatti e Mandrini-Bertassi. A Verona intanto aveva abbandonato un equipaggio, che era nel novero dei favoriti: la coppia Alquati-Caporali di Cremona. Sempre a Verona anche Casali-Mazzola erano fuori causa. A Ravenna sempre al comando Zanetti (media di oltre 130 orari) seguito da Massari-Gatti Mandrini-Bertassi e Giacometti-Angeli, che pure erano stati al comando durante un tratto prima di Padova. A Pescara infatti Giacometti ed Angeli si riportavano in testa precedendo Massari-Gatti, un equipaggio rivelatosi come valorosissimo in questa classe. Ad Antrodoto il grosso pericolo Zanetti-Adria sulla prestigiosa Zagato scompariva in quanto la forte coppia doveva ritirarsi. Cosicché a Roma si verificava una nuova rivoluzione nelle prime posizioni: Scarfiotti passava al comando (media 117,468), Marconi era secondo, Mandrini-Bertassi (regolarissimi) sempre terzi ed incuranti degli sgonfiamenti.

A Siena, Mandrini riacciuffava i primi cosicché la tormentatissima graduatoria dei millecentisti appariva ancora rivoluzionata: secondo Scarfiotti a circa 4', terzi Fania-Maggio, 4. Marconi e quinti Massari-Gatti. Sulla discesa dei Falciani (Firenze) Faggi infilava diritta la via del fuoristrada, mentre Scarfiotti riprendeva il comando. Fania intanto continuava il suo inseguimento migliorando ancora il suo tempo complessivo. Ormai però Scarfiotti aveva corsa vinta e sulla Futa e Raticosa non si faceva raggiungere, cosicché Bologna e Brescia lo salutavano vincitore. La media (108,979) tutt'altro che disprezzabile. L'equipaggio Fania-Maggio frattanto si era portato in seconda posizione. Mandrini-Bertassi si erano ripresi il terzo posto e Massari-Gatti il quarto. A classifiche separate Scarfiotti era primo delle vetture di turismo di serie speciali e precedeva Fania-Maggio, Mandrini-Bertassi e Scrivani-Razzini. In quinta posizione un equipaggio ben noto ai pubblici degli autodromi e delle corse su strada più, che per le sue imprese intrinseche, per la passione e per il tifo addirittura spasmodici: quello avente come primo pilota l'anziano, ma sempre in gamba, Rocco Lanzini, conduttore della vecchissima guardia.

Nella Gran Turismo, l'equipaggio Mas-



Due dettagli della nuova Giulietta Sprint Veloce speciale portata sperimentalmente in gara alla Mille Miglia da Consalvo Sanesi ma su cui non è possibile pronunciarsi dato che la prova è stata interrotta da una uscita di strada. A sinistra il motore ed a destra il posto di guida con quadro degli strumenti. Osservando il contagiri si rileva che il regime a cui si poteva spingere il motore oscillava tra i 6000 ed i 6500 giri.

sari-Gatti conquistava la palma, precedendo Toniolo e Restelli-Fenocchio (il Domenico, quello che... la domenica vince i campionati italiani di motocross).

Nella 1300 cc. eccezionali le Alfa Romeo "Giulietta",

La XXIII Mille Miglia ha avuto uno dei suoi temi dominanti nelle imprese sbalorditive delle «Giulietta» dell'Alfa Romeo. E' vero, che un buon numero di esse hanno lamentato incidenti vari, ma è pur vero, che il primato delle magnifiche macchine del Portello non è mai stato messo in dubbio dal primo all'ultimo chilometro anche se cambiava il direttore d'orchestra. Soltanto un anno fa la Giulietta era uscita umiliata dal confronto con la Porsche, quest'anno invece la solfa è cambiata, anzi — meglio — si è capovolta nettamente a favore di una vettura, che per la sua leggiadria appaga in pieno il gusto classico di noi mediterranei.

Praticamente impossibile enumerare i piloti valorosissimi, che avevano prescelto la classe 1300 quale teatro delle loro imprese sportive alla Mille Miglia. Per mettere in rilievo la vittoria italiana maggiormente vi diremo invece come era composta l'agguerrita formazione germanica: sette Porsche affidate ad Oesterle, Richter, Strahle, Wissel, Bauer, Fantuzzi e Balas, tutta gente, che figura in posizioni di riguardo in precedenti classifiche di corse automobilistiche, ivi compresa la Mille Miglia. Vana la minaccia dell'unica Simca e delle sei Peugeot.

Fra i nostri di rilievo: Poilucci, Della Beffa, Bormioli, Ciolfi, Buticchi, Laureati, Franceschetti, Zafferi, Sassone, Sgorbati, Carini Pietro, Di Stefano, Gianni, Nissotti, Morolli, Leto di Priolo, tutti sulla Giulietta.

Non erano passati che quindici chilometri, che Zafferi (seguito da un alone di olio combusto, che toglieva la visibilità agli inseguitori) doveva ritirarsi per un guasto al tubo dell'olio. A Verona Sgorbati era in testa alla media sbalorditiva di km 153,190. A Castelnuovo Veronese si ritirava Porrettini (Giulietta) in coppia con Santini. A Padova cambio della guardia in testa; gli ex-milcentisti Gianni-Gianni, movimentatori di tante corse su strada, erano passati al comando dinanzi a Sgorbati, Gorza, Morolli e Leto di Priolo. Nei pressi di Ravenna (a Gloria di Mezzano, dove esiste una famigerata curva, che anche quest'anno ha fatto registrare quattro uscite di strada) volavano fuo-

ri Badaracco e Gerney, cittadini svizzeri, su Alfa Giulietta. Berney rimaneva ucciso. A Ravenna era ancora Sgorbati al comando alla media di Km. 146,514 mentre la pioggia cadeva insistente già da oltre cento chilometri con raffiche di vento. Gianni-Gianni secondi a... quattro secondi, il genovese Gorza a trentun secondi, Buticchi (primo delle Giulietta lo scorso anno) leggermente distanziato. A Forlì abbandonava la Porsche di Balas, a Pesaro si ritiravano Della Beffa-Borgonovo. A Pescara Sgorbati piombava alla media di 144,046. Gianni-Gianni avevano un minuto di distacco, Gorza uno e mezzo, Leto di Priolo sei. Tra Pescara e l'Aquila la vettura di Gianni-Gianni fondava ed era costretta al ritiro. Gorza passava in seconda posizione dinanzi allo studente universitario Morolli, rivelatosi durante la XXII Mille Miglia. A L'Aquila Sgorbati comandava ancora autoritariamente il carosello: Gorza era sempre ad 1', Morolli terzo, Leto di Priolo quarto. La media ottima: 140,617. A Roma Gorza, che aveva evidentemente rischiato maggiormente nel tratto comprendente Popoli e la Sella di Corno, passava in testa precedendo Sgorbati di 50". La media era ancora di Km. 133,113 nonostante l'infierire degli elementi. Le altre Giulietta seguivano ordinatamente a brevi intervalli. Dopo Roma Sgorbati sembrò dovesse perdere ogni speranza di vittoria. Infatti un piccolo guasto meccanico gli causò la perdita di 4 minuti (cambio della cinghia del ventilatore che permisero a Gorza di consolidare il primato. Anche Morolli ne approfittava. A Siena Franceschetti (Giulietta) era costretto ad abbandonare per una avaria meccanica. A Firenze quindi primo il ligure Gorza alla media di Km. 123,497, secondo Morolli a due primi, terzo Sgorbati a dodici minuti. Ma l'irrequieta compagine degli amanti di «Giulietta» non si dava tregua e, dopo essere sfilata per Bologna nell'ordine, provocava nuove rivoluzioni in testa. Sgorbati infatti (cui erano stati comunicati erronei riferimenti e che credeva in precedenza di avere un largo vantaggio, apprendeva a Bologna, che invece era solamente terzo. Si lanciava quindi all'inseguimento nel tentativo di recuperare i tredici minuti di svantaggio, che non aveva potuto controllare essendo partito molto tempo prima dei suoi diretti avversari Morolli e Gorza. A Modena l'equipaggio Govoni-Gamberini (Giulietta) rompeva il serbatoio e si ritirava, a Reggio Emilia, Gorza, che avrebbe potuto vivere — se non proprio del

tutto tranquillamente — sul vantaggio acquisito usciva di strada e doveva abbandonare; Morolli, che era partito un minuto prima di Gorza da Brescia, ma che era stato da lui superato non poté rallegrarsi a lungo del ritiro del genovese, perché a Fidenza rompeva un manicotto e si ritirava mandando in fumo quella, che poteva essere la sua seconda affermazione di classe alla Mille Miglia. Cosicché il forte pilota della Scuderia Mirabella (Sgorbati) poteva tagliare per primo il traguardo di Brescia alla bella media di km. 121,799. Secondo era Becucci, terzo Bonnier. La prima Porsche — quella del forte pilota germanico Strahle — era quarta a 34' da Sgorbati. Il conto aperto lo scorso anno era dunque saldato. I fratelli Leto di Priolo erano usciti di strada a Radicofani ferendosi abbastanza seriamente.

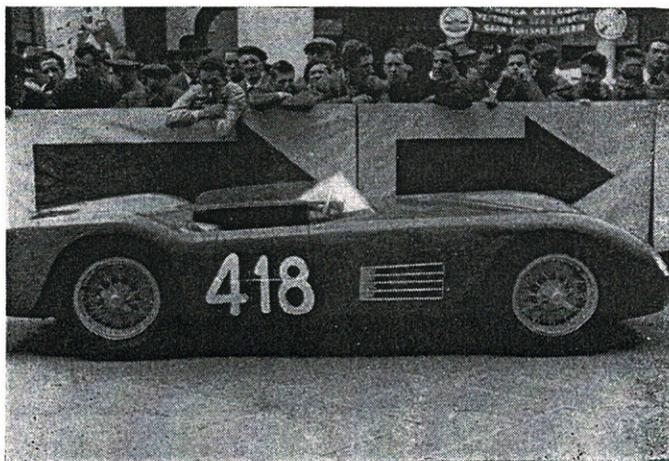
Nelle classifiche differenziate i primi quattro erano anche i primi nella classe delle vetture gran turismo di serie. In quella delle macchine turismo di serie speciale primi Stern-Barbey, secondi Martin-Converth entrambi su Alfa Romeo «Giulietta».

Le solite Porsche nella] 1600[cc.

Scasso interesse per noi italiani aveva la classe 1600 una delle classi «regalo» per l'industria straniera, dove erano alle prese solamente macchine di produzione estera in lotta per un primato di prestigio, che era largamente scontato in partenza a favore della Porsche, che aveva in campo dieci macchine. Uniche avversarie due Sunbeam, una Borgward e tre M.G. duello anglo-tedesco quindi.

Agonisticamente parlando non ci sono state note particolarmente emotive durante la gara di queste vetture. Infatti — oltrepassata Verona — Persson era andato in testa dove era destinato a rimanere sino all'ultimo metro della gara. Anche la media complessiva (largamente inferiore a quella delle «Giulietta» che avevano cilindrata inferiore) non fu rilevante. (117 e 874).

A Verona Nathan (uno dei favoriti) era primo seguito dai compagni di marca Lissmann e Persson. Ma a Ravenna Persson era già da qualche tempo al comando alla media di km. 138,549, precedendo Wretstmann e Lautenschlager, seguiti da quattro altre vetture della Casa di Stoccarda. Ancora sei Porsche in testa a Pescara (media 138,023) con Persson al comando seguito da Lissmann e da Blendl, il



La ultima edizione della Maserati 1500. Questa è la vettura giunta all'ottavo posto di classe con Guy nella 1500 sport.



Lo spyder Giulietta Sprint con parabrise monoposto approntato dalla Alfa Romeo e sperimentato senza successo da Consalvo Sanesi



I fratelli Maserati oltre che a Giulio Cabianca avevano affidato le loro belle 1500 anche a Gigi Villorosi (a sinistra) e ad Umberto Maglioli. La sfortuna però si è accanita contro questi due piloti ed entrambi hanno dovuto abbandonare mentre Giulio Cabianca ha conseguito una delle sue più belle vittorie superando con la 1500 O.S.C.A. anche tutte le avversarie della classe 2000 e piazzandosi al nono posto della classifica assoluta.

primo autore di un buon recupero. Anche a L'Aquila dominio incontrastato del trio Persson-Lissmann-Blendl seguito da altre due Porsche.

A Roma comandava ancora la corsa delle 1600 la Casa di Stoccarda, mostratasi troppo superiore nei confronti degli altri competitori stranieri. Persson era sempre in testa con forte vantaggio su Lissmann (oltre un quarto d'ora). A Firenze la media di Roma (128,173) aveva subito un abbassamento e risultava ancora (Persson) di 119,577. Lissmann era costretto al terzo posto. Nathan era passato al secondo; cambio di posizioni in famiglia comunque. Ma al terzo posto c'era la *Sunbeam* della amazzone inglese Sheila Vandamm seguita dall'altra *Sunbeam* in gara. A Bologna non cambiava la situazione; la media era di km. 114,254. Nathan aveva recuperato terreno nei confronti di Persson, ma la sua riscossa si iniziò troppo tardi. Infatti a Brescia Persson era ancora primo ed aveva aumentato di nuovo il suo margine di sicurezza portando a circa 18'. Na-

than era secondo. Lissmann (attardato) Le due *Sunbeam* seguivano subito dopo e precedevano l'unica *Borgward*, quella di Diemer. Persson era primo fra le vetture gran turismo davanti a Nathann. Lissmann invece, che aveva pilotata una macchina di turismo di serie speciale, precedeva nella classifica differenziata le due *Sunbeam*. La media del vincitore della classe 1600 era di km. 117,274.

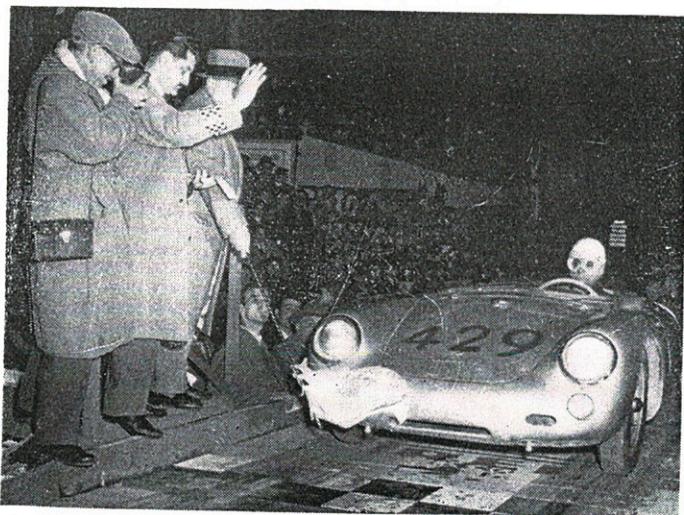
Ritorno della Fiat nella 2000 cc. T. S. S. e G. T.

Nella classe sino a 2000 cmc. riservata alle vetture turismo di serie speciali e gran turismo la lotta era ristretta all'industria nazionale, giacché esigua era la partecipazione straniera con una sola *Mercedes* e con un solo esemplare di *Citroen*. Non per questo monotono e facile era il pronostico imperniato sulla lotta fra le *Alfa 1900*, le *Fiat 8 V* e le *Maserati*.

Nomi di noti stradisti fra i concorrenti in lizza; Toselli (*Fiat*), Ribaldi (*Maserati*),

Guarnieri-Brancaion (*Fiat Zagato*), Fornasari (*Maserati*), Cornaggia-Medici (*Alfa*), Houel (*Alfa Zagato*).

A Lonate — venti chilometri dopo la partenza — si verificava un incidente grave a Giacobi (*Alfa 1900*), che usciva di strada in una curva investendo mortalmente alcuni spettatori ed era costretto al ritiro. A Verona, Ribaldi (*Maserati*) transitava primo seguito da Pellegrini (*Fiat*) e da Taramazzo (*Maserati*). Verso Ravenna la Casa del Tridente perdeva uno dei favoriti (Fornasari), che usciva di strada. Nella medesima località le posizioni erano già notevolmente mutate; Toselli (*Fiat*) comandava la corsa alla media di 147,405 seguito dalla *Fiat Zagato* di Guarnieri. Taramazzo era terzo con la *Maserati*. Pellegrini era retrocesso al quarto posto. A Forlì si ritirava anche Ribaldi (*Maserati*), che era stato autore di un infuocato inizio. Ad Ancona era l'*Alfa* di Nicolini ad abbandonare la competizione. A Porto S. Giorgio l'*Alfa 1900* di Pezzotti sbandava filando verso gli spettatori, ma



La Porsche ha fatto ricorso all'ultimo momento anche al nostro Giovanni Bracco per pilotare una delle sue vetture sport 1500 ma il forte biellese, da tempo assente dalle gare, ha dovuto abbandonare per infiltrazioni d'acqua nei freni.



Un'altra coppia sfortunata è stata quella dei Fratelli Carlo e Dore Leto di Priolo scesi in campo con la Giulietta Sprint. Presso Radicofani la infidia melmetta di una curva li proiettava all'esterno con conseguenze di una certa gravità.



Ecco la O.S.C.A. 750 con Chiron al volante sul palco delle partenze a Brescia dinnanzi alle autorità che hanno presenziato alla prima fase della manifestazione.



In una originale inquadratura, scattata al passaggio da Peschiera, la bella Ferrari con cui il sempre migliore Luigi Musso si è classificato al terzo posto assoluto.

il pilota incredibilmente non si arrestava. Si lamentavano alcuni feriti fra la folla.

A Pescara Toselli piombava alla media di km. 141.027. Taramazzo lo seguiva a circa un minuto. Subito dopo sfilavano le tre Fiat 8 V di Sasso, Pellegrini e Fabi. Nulla di nuovo a L'Aquila, dove Toselli, Taramazzo, Sassoli e Fabi transitavano nell'ordine. La media era di km. 139.438. Al km. 13 della Strada Appenninico Abruzzese (Sella di Corno) Taramazzo abbandonava per un guasto meccanico. Da quel momento per le Maserati la corsa era finita malamente. In testa rimanevano quattro Fiat capitanate dal torinese Toselli, che raggiungeva la capitale alla media di km. 132.371. Sassoli, Fabi, Pellegrini transitavano nell'ordine. Al quinto posto l'Alfa 1900 di Mazzi in forte ritardo (quasi mezz'ora da Toselli).

A Firenze nulla di nuovo nelle prime tre posizioni, dove Toselli e Sassoli conducevano con sicurezza. La media di km. 121.887. Qualche variazione nelle altre posizioni, dove Maggiorelli (Fiat) passava dal settimo posto di Roma al terzo e Lena (Alfa) avanzava dal nono nella capitale al quarto. A Bologna Toselli era sempre l'alfiere della 2000 turismo speciale e gran turismo, mentre Maggiorelli era passato al secondo posto con autorità. Sassoli invece aveva perduto terreno e si trovava in terza posizione. Dopo le tre Fiat 8 V si era insinuata l'Alfa di Pistoia, che a Firenze era ancora in settima posizione. A Brescia la Fiat Zagato di Guarnieri, che aveva sempre marciato fra i rincalzi si faceva luce e si accodava al terzetto delle Fiat composto da Toselli,

brillante vincitore di classe alla media di 119.874. Maggiorelli a circa 14', Sassoli a quasi venti minuti. Le Alfa 1900 di Pistoia e Mazzi erano in quinta e sesta posizione.

Le classifiche differenziate dicevano, che Toselli era vincitore anche della classe sino a 2000 cmc turismo speciale, davanti a Pistoia ed a Mazzi su Alfa Romeo, mentre Maggiorelli era il primo delle vetture gran turismo dinanzi a Sassoli e Guarnieri tutti su Fiat.

In conclusione successo pieno della casa torinese.

Bianco rosso e verde anche nella classe oltre 2000 cc. T. S. S. e G. T.

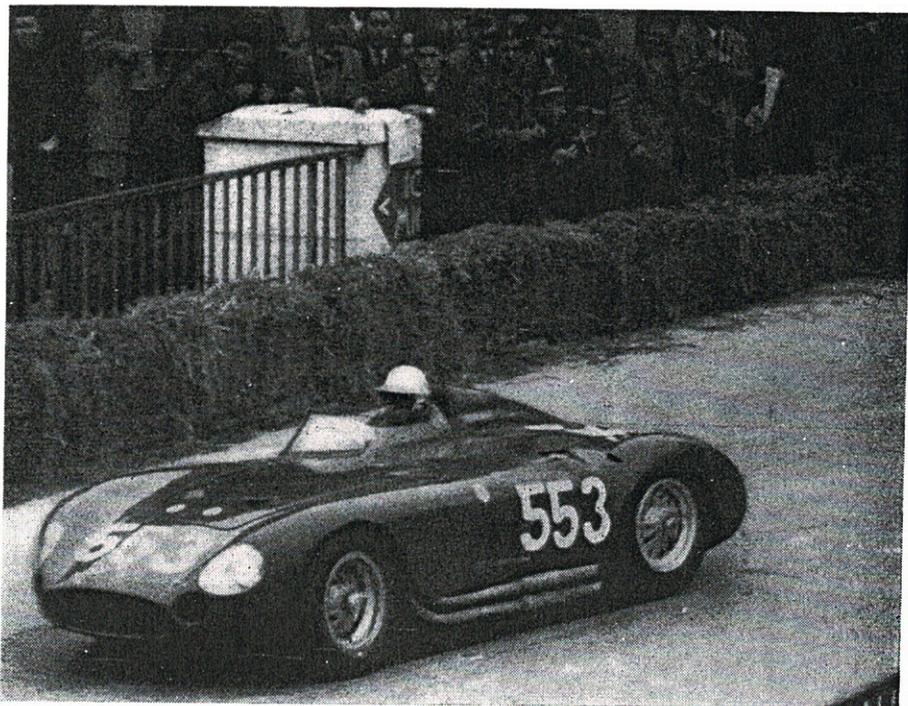
L'attenzione dell'automobilismo internazionale era rivolta intensamente alla categoria oltre 2000 cmc turismo di serie speciali e gran turismo, perchè colà era attesissimo lo scontro violento fra l'industria italiana e tedesca, che si contendono il mercato internazionale soprattutto nella produzione delle vetture destinate al grande turismo. La Mercedes aveva in campo una vasta équipe di clienti largamente assistiti ed aveva anche inviato in Italia per consigli e per i rifornimenti lo Ing. Neubauer, Kling, nonché numerosi autofurgoni carichi di tutto il necessario. Gli equipaggi al volante delle Mercedes erano quattordici, tre dei quali avevano in dotazione le 220 A, mentre tutti gli altri erano a bordo delle famose «300SL». Tra i piloti di rilievo: Riess, Gunzler, Von Tripps, Seidel, Busch, Metternich, Ein-

siedel. In ultima analisi uno squadrone, anche composto di clienti, alcuni dei quali dipendenti della Mercedes medesima.

Inoltre le Mercedes 300 SL, che avevano a lungo provato, erano state ancora migliorate nei confronti di quelle, che già avevamo viste in Italia nelle precedenti Mille Miglia. Nella stessa classe erano schierate nove Lancia «Aurelia», una B. M.W. ed una Salomon. Le Ferrari erano cinque, ma di quelle una sola poteva dirsi veramente inviata in campo dalla casa: quella dei piloti Gendebien-Washer, che già lo scorso anno avevano corso al volante della Mercedes, macchina simile, ma privata, avevano Giovanardi e Meyer, il secondo recente vincitore dei campionati nazionali delle università. La Ferrari 250 tipo «Sicilia» aveva una cilindrata di 2985 cmc. ed un motore a 12 cilindri a V capace di erogare probabilmente dai 220 ai 250 cavalli.

Naturalmente tutti i pronostici per i colori germanici, anche perchè l'esibizione dell'unica Ferrari ufficiale aveva un po' il sapore dell'esperimento.

Tale convinzione (o previsione, che dir si voglia) appariva subito confermata dall'andamento delle operazioni, che vedevano Von Tripps primeggiare sin dalle prime battutte. Tutti gli equipaggi marciavano compatti al massimo delle possibilità meccaniche e già a Desenzano lo ardore agonistico di Gunzler lo portava fuori strada con la sua 220 A. A Verona era l'«Aurelia» di Terzi-Castiglioni, che doveva ritirarsi. Il primo quadro generale della situazione lo si aveva a Ravenna: Von Tripps comandava la classe alla me-



Lo sfortunato Piero Taruffi in piena azione con la Maserati nella parte iniziale del percorso. Dopo esser riuscito ad assumere il comando generale della corsa il pilota romano era vittima di una uscita di strada per deficienza dei freni. La sua gara si concludeva così nei pressi di Savignano.

dia di km. 170,597, seguito dal compagno di marca Riess ad oltre tre minuti. Gendebien era ad otto minuti, tallonato da altre cinque Mercedes. A Montemarciano la Casa perdeva un'altra vettura: quella di Busch, uscito di strada. Nell'incidente il «secondo» Piwko purtroppo perdeva la vita. A Pescara Tripps era sempre al comando, seguito da Riess. Gendebien, con alle calcagna quattro Mercedes, aveva diciotto minuti di svantaggio. La media di Von Tripps era di km. 165,257. A Scafa — dieci chilometri circa oltre Pescara — Von Tripps usciva di strada e per lui la Mille Miglia era finita. Riess prendeva quindi il comando ed all'Aquila passava primo alla media di km. 158,753. Gendebien aveva quattordici minuti di ritardo ed era secondo con la solita muta dei Tedeschi alle calcagna. A Roma Riess era sempre il primo e la sua media era di 148,065. Gendebien imperturbabile al secondo posto con quasi un quarto d'ora di distacco. Giovanardi sulla Ferrari rimaneva in sesta posizione, come già al controllo precedente. Dopo Roma, Gendebien metteva in evidenza le sue spiccate qualità di fondista resistentissimo e senza forzare iniziava la sua marcia di avvicinamento a Riess. Infatti il pilota germanico veniva gradatamente avvicinato e prima di Firenze superato. Nella capitale della Toscana quindi la situazione era la seguente: 1.º Gendebien (Ferrari) in 9 ore 7' 41" media km. 128,281. 2.º Riess (Mercedes) ad oltre un minuto, quindi seguivano le argentee 300 SL di Metternich, Pollet, Siedel e Bongiasca. L'Aurelia di Mantovani era in settima posizione davanti alla Mercedes di Bauer.

Tra Firenze e Bologna, Gendebien aumentava il vantaggio a quattro minuti circa su Riess. La media era di km. 122 e 714. Nell'ultima volata Riess cedeva di schianto ed invano Metternich, Siedel, Pollet cercavano di recuperare lo svantaggio. Gendebien al Rebuffone aveva circa sette minuti di vantaggio sulla Mercedes di Metternich: la media era salita

a km. 127,765. Nella classifica differenziata, Gendebien era vincitore della classe gran turismo oltre 2000 cmc. e quindi anche vincitore assoluto della classifica generale di tali vetture, nonché quinto assoluto in classifica generale. La Mercedes di Bauer si aggiudicava invece il settore delle macchine da turismo di serie speciali oltre 2000, precedendo l'«Aurelia» di Nataloni.

Felice esordio della Osca nella 750 cc. Sport

Nutrito qualitativamente e quantitativamente il campo degli uomini e delle macchine nella 750 Sport. 5 D.B., 8 Stanguellini, 4 Panhard, 5 Moretti, 2 Osca: questo il quadro davvero invidiabile degli iscritti. Fra i nomi più in vista Bayol, Heschard, Pages, Faure, Cecchini, Stanga, Navarro, Stempert, Chancel, Branca, Chiron e Capelli.

Lo spirito agonistico dei piloti dei bolidi in miniatura si manifestava subito sin dai primi chilometri, nei quali scompariva per eccesso di combattività Heschard (D.B.) a Lonato, uscito di strada alla curva del cimitero, Branca (Moretti) anch'egli fuori strada a Lonato, Chancel (Panhard) ritiratosi a Desenzano, Bayol (D.B.) scomparso dalla lotta a Peschiera, Gramagna (Moretti), che abbandonava a S. Martino Buonalbergo, Gardini (Gaur) ritiratosi a Verona; il tutto nello spazio di una sessantina di chilometri dalla partenza.

Nella città scaligera Chiron sull'Osca 750 era primo alla media di km. 143,800 seguito dalla Ferry di Blache e dalla Stanguellini di Martoglio. Il tempo di Chiron a Verona: 27' 32".

A Padova era sempre l'indiviolato monogasco a condurre, mentre dalle retrovie si erano fatti luce Navarro (Panhard) passato al 2.º posto, Capelli (Osca) terzo, Martoglio era quarto. La media era di km. 131,070. A Ravenna ancora imprevedibile Chiron alla media di km. 140,875.

Navarro secondo con circa dieci minuti di distacco. Le Stanguellini di Zannini e Martoglio al terzo e quarto posto.

Ad Argenta si ritirava Blache con la sua Ferry, a Ravenna ne seguiva l'esempio Tuccillo sulla Stanguellini. A Forlì abbandonava la Moretti di Bettiol, a Cerreto Stanga su Stanguellini. A Pescara Cecchini già campione italiano di classe, usciva di strada, urlava un segnalatore ed investiva gravemente due spettatori dopo aver invano cercato di evitare un cane, che gli attraversava la strada.

A Pescara Chiron transitava al comando alla media di km. 131,707. La Panhard di Navarro si era fatta sotto ed era a sei minuti. Capelli in terza posizione con l'altra Osca, Martoglio, regolarissimo, quarto. Dopo Pescara si perdevano le tracce di Chiron, il quale si era dovuto ritirare per rottura di un cuscinetto.

Navarro, che già nella precedente edizione aveva conquistato un terzo posto di classe, passava così al comando seguito dalla Osca di Capelli e dalle Stanguellini di Martoglio e di Lippi. In quest'ordine avvenivano i passaggi dall'Aquila, dove la media risultava di km. 124,727.

A Roma Navarro era sempre il primo, ma Martoglio era passato in seconda posizione, davanti a Capelli. A Firenze Navarro era sempre primo, ma nelle altre posizioni si erano verificati altri cambiamenti, Capelli era ritornato in seconda posizione, Faure, che da tempo premeva con la Stanguellini bi-albero, era terzo, Celani su Gaur quarto, Martoglio era retrocesso al quinto posto essendosi fermato a compiere alcune riparazioni.

Anche la traversata appenninica non fermava Navarro, che a Bologna passava con un'ora intera di anticipo sull'Osca di Capelli. Faure terzo e Martoglio sempre in buona posizione al quarto posto. La media generale era ancora di km. 105 e 892.

Ma proprio negli ultimi chilometri avveniva il colpo di scena. Navarro era costretto al ritiro e così Capelli, che era ormai tagliato fuori dalla possibilità di rimontare l'ora di svantaggio, poteva passare al comando della graduatoria, Martoglio nell'ultimo tratto compiva un forte exploit e riacciuffava in extremis la seconda posizione davanti al compagno di marca Faure su Stanguellini. Le macchine di via Moreali completavano la bella esibizione con il quarto posto di Lippi.

La nuova Osca 750 era equipaggiata con un motore bialbero a quattro cilindri capace di erogare 70 CV di potenza a 7500 giri con due carburatori e quattro marce.

La Stanguellini bialbero 750 cmc. ha pure un motore di quattro cilindri (alesaggio 70, corsa 58) di 741 cmc. di cilindrata. La potenza è di 70 HP ad un regime di 7500 giri al 1'.

Bis dell'Osca nella 1100 cc. Sport

La 1100 sport è stata letteralmente coventrizzata durante lo svolgimento della gara. Erano partite dodici macchine, ne sono arrivate solamente tre: delle superstiti, due Osca, tra cui la vincitrice ed una Ermini. Pronostico rispettato comunque. La Casa dei Fratelli Maserati era rappresentata da cinque macchine in lizza, Ermini ne aveva due, le altre in prevalenza vetture derivate dalle Fiat. Grande varietà di tipi e soluzioni tecniche nonostante l'esiguità dei partecipanti. Una classe in tono minore.

La Osca di Nando partiva al comando ed a Verona transitava ad oltre 141 di media. In quella città si ritiravano Masperti-Foglietti (Osca). A Rovigo i ritiri

ammontavano già a tre: nel libro nero Guidotti-Zocchi (*Guitin Speciale*) e Belle-mo (*Fiat*).

A Ravenna però passava al comando la *Fiat Marino* di Azario alla media di km. 133,024 Brandi (*Osca*), additato quale uno dei favoriti, era secondo a due minuti circa, Manzini (*Ermini*) terzo a tre minuti a Pescara, Azario era sempre il primo e la media di Km. 128,666. Brandi aveva un ritardo di 5 minuti, Falli (*Osca*) aveva intanto scavalcato Manzini portandosi in terza posizione. A Chieti la brillante *Fiat Marino* di Azario-Balzarini fondeva cosicché le sorti della 1100 sport passavano — come previsto — nelle mani della *Osca*. Brandi era primo all'Aquila, secondo Falli entrambi su *Osca*. La media era di km. 124,697. Tinarelli su *Stanguellini* passava al terzo posto dinanzi alla *Ermini* di Manzini ed alla *F.L.* di Laurenti.

Anche a Roma i cinque equipaggi transitavano nello stesso ordine. Brandi (media km. 118,015) aveva tre minuti di vantaggio sul compagno di marca Falli, trentatre su Tinarelli, 34 su Manzini, un'ora molto abbondante su Laurenti.

A Siena, Brandi, Falli e Manzini non mutavano le loro posizioni in classifica, ma Falli perdeva molto terreno nei confronti di Brandi.

A Firenze, ancora Brandi (media 105 e 558) seguito da Falli a 20' e da Manzini a 36'. Il terzetto procedeva senza mutazioni sino a Bologna, dove Brandi giungeva dopo 12 ore 5' 59" dalla partenza da Brescia (Media 105,622). Nell'ultimo tratto però la *Ermini* di Manzini-Chiarelli approfittava delle difficoltà meccaniche incontrate da Falli per passare al secondo posto. Brandi poteva finire tranquillamente ed indisturbato con quasi un'ora di vantaggio su Manzini e realizzando una media di km. 107,820.

Terzo e clamoroso successo della *Osca* nella 1500 cc. Sport

Ben diversa la fisionomia della competizione nella classe 1500 sport. Infatti grossi interessi tecnici ed industriali erano concentrati sui ventidue equipaggi iscritti, tra i quali un campionario di assi e di corridori di primo piano, da far venire l'acquolina in bocca a qualsiasi organizzatore. Basterebbe citare i nomi Hermann, Cabianca, Maglioli, Sanesi, Bracco e Villorosi, *Maserati*, *Porsche*, *Osca* ed *Alfa Romeo* in lizza per la conquista di un primato di classe, ma anche con scopi sperimentali, che non sfuggono a nessuno. La squadra *Porsche* era diretta dal famoso barone Von Hanstein. Variazioni nella sua formazione per il forfait di Frankenberg e per l'inclusione di Bracco, cosicché le vetture ufficiali avevano in Bracco e Hans Hermann le due punte di diamante. In campo la *Porsche* 550 di 1488 cmc. di cilindrata, potenza oltre 120 CV, velocità 230-250 chilometri orari. La vettura di Hermann era del tipo recentissimo, accorciato e con motore di 140 HP circa. L'*Osca* era presente con Maglioli, Villorosi e Cabianca. La *Maserati* aveva sostituito il presta nome Bertocchi col francese Behra. L'*Alfa Romeo* aveva in campo una sola vettura pilotata da Consalvo Sanesi. La macchina affidata a Sanesi si dice sia frutto della collaborazione Abarth-Alfa Romeo.

Il telaio venne appunto realizzato a Torino nelle officine di Carlo Abarth. L'*Alfa* ha voluto fare un esperimento ora, che si è già certi, che nella 1500 sport ci saranno a breve scadenza vetture quali *B.M.W.*, *Borgward*, *M.G.*, *Cooper*, *Lotus* e *Ferrari*, che si aggiungeranno alle *Maserati*, *Osca*, *Porsche* ed *E.M.W.*

Le *Osca* partivano decisamente in testa ed a Verona Cabianca questo eccezionale stradista delle medie cilindrate, transitava alla media di km. 163,200 fra il tripudio dei suoi concittadini. A Rovigo abbandonava la *Maserati* di Bourillot, il francese vincitore di classe nella precedente edizione. Si è trattato di un bloccaggio delle ruote anteriori per rottura delle sospensioni.

A Cesena, Bracco cominciava a lamentare infiltrazioni d'acqua nei freni cosicché la sua corsa poteva già dirsi compromessa in partenza. A Ravenna la classifica aveva visto Cabianca sempre al comando alla media spettacolosa di km. 164,005, seguito dalle *Osca* di Maglioli e Villorosi a brevissimi intervalli. Behra (*Maserati*) era quarto a sei minuti da Villorosi. A Martinsicuro sulla litoranea adriatica, Consalvo Sanesi, che era ancora ottimamente in corsa con un distacco irrilevante per una gara come la Mille Miglia (era sesto in classifica), usciva di strada e si fratturava alcune costole.

All'Aquila il primo posto era sempre nelle mani di Cabianca Maglioli era a due minuti, Behra a 1 secondo da Maglioli, Villorosi quarto a sei primi da Behra. Media (nonostante l'acqua) 149,250.

Si ripeteva nella capitale abruzzese la situazione, già registrata in precedenza a Pescara, dove il pilota di Verona era passato superbamente primo. In quella località però Behra era riuscito a portarsi temporaneamente in seconda posizione a lievissima distanza.

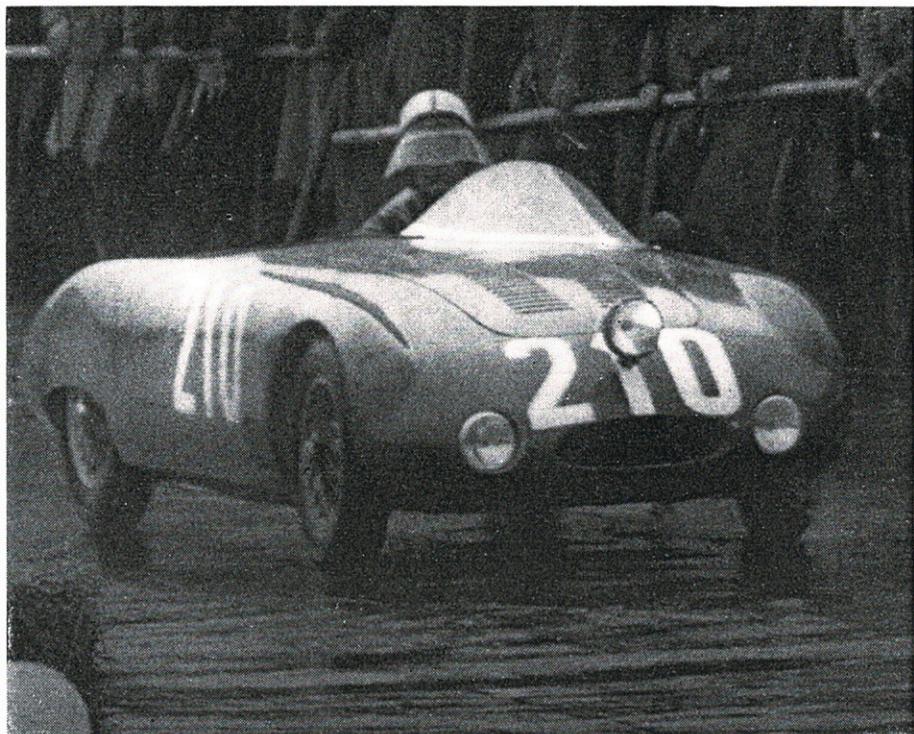
A Roma comunque Behra era retrocesso al quinto posto, Koechert (*Porsche*) si era portato in quarta posizione. Le tre *Osca* marciavano compatte al comando in

uno spazio di un quarto d'ora. Cabianca si era però notevolmente avvantaggiato nel tratto montagnoso. (5 minuti su Maglioli e 14 su Villorosi). La media ancora superiore ai 140 orari: 141,449 per l'esattezza.

Prima di Firenze (a Galluzzo per la precisione) la *Porsche* di Roehert, l'unica, che avrebbe potuto molestare gli Italiani, lamentava un guasto irreparabile al cambio e Behra poteva ritornare in quarta posizione dietro alle tre *Osca*. Maglioli aveva nel frattempo dato battaglia a Cabianca ed era passato dalla città gigliata primo con circa un minuto di vantaggio sul veronese. La media era di km. 125 e 184. Villorosi era sempre terzo un po' distanziato. Sulla strada per Bologna però (a Pianoro) Maglioli era costretto a fermarsi definitivamente, cosicché nella città felsinea Cabianca era nuovamente primo alla media di km. 119,278. Behra poteva anche beneficiare del ritiro di Villorosi, scomparso dalla gara nel tratto tra Firenze e Bologna anche lui come Maglioli per noie d'alimentazione. In terza posizione si era fatta avanti la *Porsche* di Saucken, che era stato trasferito dalla gran turismo alla sport dai commissari di corsa. Nell'ultimo tratto, Cabianca non forzava e rimaneva al comando con largo margine su Behra (*Maserati*) e su Saucken (*Porsche*). Più tardi giungevano le regolari *M.G.* di Scott Russell della gentile Nancy Mitchell e di Terragnoli. La media complessiva del vincitore era di km. 123,264. Curioso il caso di Behra. Ad ogni costo egli non voleva partecipare alla Mille Miglia, corsa dall'interessato ritenuta inadatta alle sue attitudini e troppo massacrante. Dopo tergiversazio-



Per Manuel Fangio si aprono dinanzi al muso della sua Ferrari le « Mille Miglia ». La sua gara non sarà coronata dal successo che lo si ritroverà alla fine al quarto posto della assoluta. Ma il Campione del Mondo anche se quasi dall'inizio si è accorto di non poter aspirare alla vittoria assoluta non ha disarmato e nonostante le pessime condizioni in cui si è svolta la gara ha continuato fino in fondo dimostrando una volta ancora quanto rispetto egli abbia e per le Case che gli affidano le macchine e per gli avversari. Una vittoria dinanzi a Fangio acquista per gli occhi della massa un ben più grande valore per chi la consegue. E Manuel Fangio, anche se Campione del Mondo nel senso più lato della parola, questa soddisfazione la concede ben volentieri anche se questo gli costa centinaia di chilometri sotto l'acqua con tutti i maggiori rischi derivanti da una gara in si precarie condizioni.



Una delle prestazioni più brillanti di questa Mille Miglia è stata certo fornita da Ovidio Capelli che pur non appartenendo più da qualche tempo alle leve dei giovani non ha esitato ad affrontare la gara al volante di una vetturetta sport aperta ed una volta trovatosi in ballo non si è preoccupato della pioggia ed ha proseguito imperturbato mentre sulla sua scia resistevano solo altri sei piloti mentre altri ben 26 disarmavano per cause varie e si ritiravano. Ovidio Capelli ha così dato una superiore dimostrazione delle sue doti fisiche nonché delle sue qualità di sperimentatissimo pilota. La sua nuovissima O.S.C.A. 750 ha palesato infatti un difetto cui non era stato possibile ovviare in tempo ma Ovidio Capelli ha saputo dosare la potenza del generoso motorino riuscendo a conservare in gara la macchina sino al traguardo finale e sotto questo egli è passato da vincitore di classe con quasi mezz'ora di distacco sul più immediato inseguitore e ad una media di oltre 100 orari pur sempre rispettabile date le condizioni in cui si è svolta la prova.

ni e tentativi di convincimento a non finire, Behra accettò e non fece proprio brutta figura.

La solita Maserati nella classe 2000 cc. Sport

Monologo della Maserati nella 2000 cc. Sport, dove però le macchine del comm. Omar Orsi hanno subito una durissima selezione e non sappiamo come sarebbe andata a finire (anzi lo sappiamo benissimo: avrebbero vinto le *Triumph* 2000 cc.) se anche le macchine di Scarlatti e Giardini avessero fatta la fine delle altre numerosissime vetture del Tridente. Undici Maserati con piloti di valore quali Giardini, Bellucci, Musso G., Scarlatti ecc. avrebbero dovuto regolare facilmente le tre Ferrari scese in campo (le 500 TR da 180 HP) affidate a uomini di secondo piano e le *Triumph* che pur appartenendo alla famigerata sottospecie delle vetture aperte sportive con limite di prezzo, facevano invece parte della 2000 sport ai fini della classifica di classe.

Invece incidenti e ritiri a non finire hanno permesso ai soli Scarlatti e Giardini di arrivare in fondo bene, mentre era opinione generale, che si ripetesse nella 2000 sport la formidabile esibizione dello scorso anno allorché *Maserati* stravinse ed andò diritto alle prime piazze della classifica generale. Ma è chiaro che le condizioni metereologiche avverse, hanno in lutto maggiormente sui piloti al volante delle «barchette», che in certi

punti erano davvero barche sotto il diluvio. Tra le Ferrari l'unica che potesse dare qualche fastidio poteva essere quella di Sbraci, ma una era troppo poco.

Preludio Maserati in grande stile. A Ravenna, Giardini, Scarlatti, Musso, Aguzzoli passavano compatti in testa sulle macchine del Tridente. A Boara Polesine si era frattanto ritirata la macchina di Pedini (Maserati) ed a Ravenna Casarotto (Ferrari) aveva seguita la medesima sorte. La media a Ravenna buona: 157,538. A Pescara, sei Maserati nei primi sette posti. La serie era interrotta dal solo Sbraci su Ferrari, che si era portato in terza posizione. Giardini camminava ad oltre 150 di media, seguito da Scarlatti. All'Aquila, ancora Giardini e Scarlatti seguiti da Sbraci (media 147,607), quindi Maserati... in lunga fila indiana.

A Roma la Ferrari di Sbraci risultava in ritardo ed in testa si erano piazzate le quattro Maserati di Giardini, Scarlatti, Lampertico e Musso. La media km. 134 e 536.

A Viterbo però Scarlatti aveva sopravanzato Giardini, che era passato con 6' di ritardo. Lampertico era terzo e Sbraci quarto, davanti a Musso. A Siena Scarlatti, Giardini e Lampertico transitavano nell'ordine (media 125,829). A Firenze il distacco di Giardini da Scarlatti aumentava ancora mentre Lampertico e Sbraci seguivano distanziati. L'inferno della Futa e della Raticosa toglievano di mezzo anche Sbraci, cosicché le Maserati avevano via libera ed a Bologna passavano

ai primi tre posti con Scarlatti (ormai impareggiabile), Giardini e Lampertico.

A Brescia Scarlatti poteva accarezzare il sogno sfuggitogli per un soffio lo scorso anno. Giardini era secondo. Quindi seguivano le *Triumph* di Gotgens, Fauvel e della parigina Annie Bousquet. Musso era sesto e precedeva altre due *Triumph*. (cinque vetture inglesi fra gli otto superstiti della 2000 sport) hanno dato prova di singolare resistenza e regolarità handicappate com'erano per il fatto di avere alla guida piloti non certo altrettanto conoscitori del terreno di gara come gli Italiani. Comunque l'impresa di Scarlatti (media 119 19) è degna di menzione (tredicesimo assoluto in classifica generale) anche se quest'anno le «Giuliette» di Sgorbati e di Becucci, nonché la *Oscà* di Cabianna (inferiori di cilindrata) hanno saputo far meglio.

Perdisa (Maserati) dominatore nella classe 3000 cc. Sport

Le vetture sport di 3000 cmc ed oltre, erano state raggruppate per ragioni di affinità dagli organizzatori in un unico elenco, anche se però tali macchine hanno poi avuto le loro brave classifiche separate.

La selezione durissima in tale classe ha ridotto a soltanto due i concorrenti arrivati a Brescia (erano tre ma Dos Santos è giunto fuori tempo massimo). Non ha avuto grandi rivali Perdisa; i più pericolosi sono stati eliminati dalla malasorte. Comunque il successo del giovane astro nascente bolognese è pienamente meritato.

L'*Aston Martin* del veterano Wisdom era troppo arretrata come tipo di concezione tecnica, per cui non c'era da pensare lontanamente ad una vittoria britannica a meno che anche Perdisa non si fosse ritirato. In fin dei conti un contenuto la Maserati, assai sfortunata in questa Mille Miglia, ed a corto di preparazione, doveva pure averlo. Nevvero?

Castellotti nella classe oltre 3000 cc. Sport

L'impresa di Castellotti e dello squadrone della Ferrari sono già state illustrate nella cronaca relativa alla lotta per il primato assoluto. Come il solito cercheremo di ricordare invece le imprese di quei gentlemen, che hanno il coraggio di cimentarsi ad armi impari con gli assi internazionali muniti di macchine ufficiali.

Astrazione per Gerini già ben noto ai pubblici delle corse, egli è già più che un gentleman sportivamente parlando, si intende. Quest'anno aveva una Maserati, che gli permise di essere ottavo assoluto a Ravenna dietro agli assi. Poi scomparve dalle prime posizioni.

Fra i partenti c'era anche il povero John Heath un nome abbastanza noto in Italia, e considerato fra i migliori in Inghilterra. A Gloria di Mezzano (Ravenna) la sua corsa era già tragicamente finita e l'unica H.W.M. spariva dal novero delle vetture in gara. A Ravenna era nono assoluto anche Dos Santos sulla Ferrari. Lo straniero era in corsa anche a Pescara (settimo di classe), poi cominciò a perdere terreno ed a Brescia giunse addirittura fuori tempo massimo.

Gli altri perdutisi nella nebbia e nella bufera. Ad eccezione di Guyot, che sulla Jaguar ha tenuto alto il prestigio dei non accasati classificandosi quinto di classe. Guyot è stato anche il vincitore

della speciale categoria delle vetture aperte sportive con limite di prezzo.

La discutibile categoria "con limite di prezzo",

Anche quest'anno vi è stata la categoria delle vetture sportive aperte con limite di prezzo, di cui ha già detto il nostro Direttore nello scorso numero. Si erano iscritte la *Triumph* con sette macchine, la *A.C. 2000* con due vetture. La *Austin Healey* con cinque, la *Jaguar* con due. Inoltre fra le vetture di 1500 cmc. una *Fiat*, quattro *M.G.* Il raggruppamento ha avuto nelle varie fasi della gara una classifica unica. Ma a fine gara le classifiche vennero scisse in sottoclassifiche per cilindrata ed i piloti assegnati anche alle rispettive classi per vetture sport con relativo confusionismo.

Comunque la grossa *Jaguar* di Guyot marciò sempre in prima posizione data la sua grande superiorità sotto tutti i rapporti (cilindrata, velocità, ecc.). A Verona Guyot passava con la media di km. 142.200. Secondo era lo studente new-yorkese Verrilli sull'*Austin*. A Ravenna i due sempre al comando: la media km. 141 e 222. In terza posizione la *Triumph* di Adams, in quarta l'*A.C. 2000* di Bruno Ferrari (altro studente italo-americano).

A Pescara l'*Austin* di Verrilli — che lo scorso anno portò a termine felicemente la gara — risultava notevolmente atardata. Adams passava così in seconda posizione seguito dall'*Austin* di Wisdom, un veterano della Mille Miglia. Nulla di nuovo anche all'Aquila, dove Guyot passava in 5 ore 31' 4" alla media di km. 132.299.

Guyot Adams e Wisdom anche a Roma transitavano ai primi tre posti. La media della *Jaguar* era di km. 125.554. A Siena sconvolgimento nelle posizioni dietro a Guyot, sempre tranquillissimo in testa con i suoi tre litri e mezzo di cilindrata. La *Porsche* di Saucken si trasferiva dal sesto al secondo posto, Scott (*M.G.*) era terzo, la francese Bousquet, che aveva sempre marciato a ridosso dei primi, era in quarta posizione sulla *Triumph*.

A Firenze Guyot, Saucken, Scott nell'ordine; media del primo 113.149. La Bousquet veniva superata dalla signora Mitchell sulla *M.G.* — Annie Bousquet perdeva ulteriore terreno nel tratto appenninico tra Firenze e Bologna e retrocedeva di un posto dietro la *M.G.* di Teragnoli.

Per il resto graduatoria immutata. A Brescia Guyot (*Jaguar*), Saucken, (*Porsche*), Scott Russel (*M.G.* 1500), Wisdom (*Austin Healey 3000*) transitavano nell'ordine sotto lo striscione d'arrivo.

L'indice di prestazione e le classifiche speciali

Anche quest'anno era prevista una classifica secondo l'indice di prestazione. Mentre nell'edizione precedente il vincitore assoluto Stirling Moss fu anche il vincitore della graduatoria speciale relativa al rendimento della macchina in rapporto alla cilindrata ed al tempo impiegato, quest'anno è stata una vetturessa a far constatare l'indice migliore, la *Renault* di Michy appartenente alla classe delle vetture di serie speciali e di gran turismo sino a 750 cmc. Al secondo posto l'*Alfa «Giulietta»* di Sgorbati, al terzo un'altra «*Giulietta*» quella di Becucci. Castellotti con la *£590 Ferrari* a 12 cilindri risulta quarto, ma al quinto posto vi è ancora una «*Giulietta*», quella di Bonnier. In sostanza la classifica all'indice di presta-

zione conferma l'exploit eccezionale di Michy, ma consacra la stupefacente prova di regolarità delle «*Giulietta*».

Il procedimento, che ha consentito agli organizzatori ed ai cronometristi di stilare tale classifica, è dedotto dalle seguenti formule: per il gruppo delle vetture sport la formula

$$K = \frac{C}{C + 240} T$$

dove C corrisponde alla cilindrata, T al tempo impiegato a compiere la corsa in minuti primi, K è l'indice di prestazione.

Per le vetture di turismo di serie speciali e di gran turismo di serie la formula era la seguente:

$$K = \frac{C}{C + 280} T$$

Il valore più basso, naturalmente, era quello migliore ai fini della determinazione dell'indice di prestazione tanto vero infatti, che Michy (*Renault*) ebbe un indice di 636 Sgorbati (*Giulietta*) di 646, Becucci (*Giulietta*) di 651, Castellotti (*Ferrari*) di 652, Bonnier (*Giulietta*) di 656, Thiele (*Fiat Abarth*) di 657, Manzon (*D.B.*) di 658, Cotton (*Panhard*) di 661,5, Collins (*Ferrari*) di 661,9, Cabcianca (*O.sca*) di 668.

Il regolamento stabiliva, che l'indice sarebbe stato computato sino al primo decimale. In caso di parità nel tempo T si è tenuto conto anche dei minuti secondi.

Altra iniziativa, che si è da qualche tempo inserita nella Mille Miglia, è quella riguardante i tempi fatti registrare dai concorrenti nel tratto Cremona-Mantova-Brescia e che va sotto il nome dell'indimenticabile fuori-classe Tazio Nuvolari. Non si poteva certamente trovare modo migliore per onorare la memoria del «*Mantovano Volante*», che proprio sulle strade della Mille Miglia compì — anche nel dopoguerra — alcune delle sue imprese più memorabili. Il G.P. Tazio Nuvolari ha inoltre uno squisito sapore tecnico, che trascende il valore della

curiosità statistica. Infatti le macchine, quando giungono a Cremona, hanno già sulle spalle quasi l'intera Mille Miglia avendo superate tutte le asperità più tremende da Popoli alla Sella di Corno, da Radicofani alla Futa, alla Raticosa ecc.: gli ultimi chilometri del tratto Cremona-Piadena-Mantova-Goito-Brescia sono pianeggianti e levigati come un biliardo ed è davvero molto indicativo sapere ogni anno chi dopo tanta fatica ha ancora tante energie fisiche e meccaniche da gettare con freschezza nelle ultime vicende della gara.

Quest'anno il più veloce è stato Eugenio Castellotti (*Ferrari*), che ha realizzata la media di km. 169.122, il che dimostra ampiamente come la sua *Ferrari* fosse ancora in eccezionali condizioni di freschezza. La *Mercedes* di Siedel-Glocker ha realizzato il secondo miglior tempo (media 168.022) il che conferma quanto effettiva fosse la minaccia germanica. Terzo Gendebien-Washer (*Ferrari* G. T.) alla media di km. 159.892:

Nelle classifiche per classi nello stesso tratto Michy (*Renault*) è primo nella 750 TSS e GTS (media 127.570) Manzon (*D.B.*) nella 1000 (125.907), Merlo-Facetti primi nella 1100 su *Zagato* (135.825), Sgorbati-Zanelli primi nella 1500 (media 151.869), Nathan (*Porsche*) il migliore nella 1600 (km. 145.713), Cuarnieri-Brancalion (*Zagato*) nella 2000 cmc. (km. 150.104) e Siedel-Glocker (*Mercedes*) nella oltre 2000 cmc. (km. 168.022). In maggioranza i vincitori di classe furono anche primi nel G.P. Nuvolari, ma vi son state anche eccezioni; Merlo-Facetti ormai in gravissimo ritardo ed in coda alla classe 1100 hanno giocato il tutto per tutto sotto la minaccia di rimanere addirittura esclusi, nell'eventualità di un arrivo fuori tempo massimo, e la loro *Zagato* ha risposto adeguatamente sul terreno viscido; un episodio di valore agonistico, che senza il G.P. Nuvolari la cronaca non avrebbe potuto far conoscere ad alcuno.

Nella categoria sport, Martoglio (*Stanguellini*) era il più veloce (km. 126.255),



Mentre Peter Collins conclude la sua brillante gara passando secondo assoluto sotto lo striscione di Viale Rebuffone il suo compagno di corsa Klementasky prosegue imperterrito a ritrarre con il suo apparecchio da presa anche la scena dello arrivo. Si dice che l'appassionato quanto esperto cine-foto amatore abbia girato durante la gara bresciana alcune centinaia di migliaia di miglia di pellicola.

Brandi (Osca) 1100 segnava un tempo superiore alla 750 di Martoglio e la media era di km. 120.989. Cagianca (Osca) faceva registrare la media di km. 147.403; Scarlatti (Maserati) 139.962, Wisdom (Austin) (nella 3000 cmc.) 136.121, Castellotti (Ferrari), vincitore assoluto anche del «Trofeo», 169.122.

Altro premio dovizioso quello messo in palio dalla Campari per il pilota che avesse superato il record della corsa. Poiché non sempre l'impresa riesce, è stabilito, che il premio vada al pilota od ai piloti rispettivamente più veloci nei tratti Brescia-Roma e Roma-Brescia. Quest'anno il più rapido fu Castellotti, che realizzò nel tratto discendente la media di km. 153.557 ed in quello ascendente la media di km. 121.060.

Quest'anno nessun record interessante le classifiche speciali, di cui sopra, venne

si devono aggiungere cause concomitanti quali le condizioni avverse del tempo, le condizioni di scarsa visibilità in alcuni momenti della gara, l'indisciplina (od incoscienza o temerarietà) degli spettatori, il servizio d'ordine non sempre perfetto, il fato, la sede stradale non sempre idonea e magari... un cane slegato, come è avvenuto in un incidente, di cui parleremo in seguito.

A Pescara usciva di strada l'equipaggio Zanotti-Zanibelli su Abarth.

A S. Arcangelo di Romagna la Renault berlinetta di Sala-Vigliani doveva ritirarsi per il quasi totale sfilamento di una ruota. Casarotti (Abarth) si ritirava a Padova. Ragnoli (Fiat 600) lamentava numerosi inconvenienti, ma conduceva in porto ugualmente la Mille Miglia: ammortizzatori a terra, tergicristallo inefficiente (guasto lamentato dalla quasi tota-

do), che a Roma hanno perduto molto tempo per riparazioni. Lanzini-Mainetti, che presso Ancona si sono fermati per qualche tempo a riparare la vite del diffusore e per eliminare noie alla carburazione. Alquati-Caporali scomparsi dalla gara a Verona. Zanetti-Adria ritirati ad Antrodoto, Faggi uscito di strada sulla discesa di Falciani presso Firenze. Casali-Mazzola ritirati a Verona. Pasotti-Perron (arrivati), ma che hanno lamentato il mancato funzionamento dei fari.

Nella classe da 1100 a 1300 turismo di serie speciali e gran turismo di serie ecco gli avversari della fortuna: Della Bef-fa-Borgonovo (Giulietta) costretti al ritiro a Pesaro, Wissel-Valsecchi (svizzeri) (Porsche) giunti al traguardo finale non prima di aver urtato un muretto sul ponte a Porto S. Giorgio, Porrettini-Santini (Giulietta), che hanno abbandonato a Castelnuovo Veronese, Govoni-Gamberini (Giulietta), che hanno abbandonato a Modena per la rottura del serbatoio, Franceschetti (Giulietta) ritirati a Siena per avaria, Zafferri (Giulietta) ritirati a Ponte S. Marco per un guasto al tubo dell'olio, che lo faceva procedere per una diecina di chilometri in un alone di fumo pericolosissimo per gli inseguitori (essendo notte), Gianni-Gianni (Giulietta) ritirati all'Aquila per fusione. Badaracco-Berney, svizzeri, usciti di strada a Gloria di Mezzano (Ravenna). Berney purtroppo decedeva, mentre Badaracco rimaneva ferito non gravemente. Paon (Giulietta) anch'egli ritirato in circostanze non precisate. Morolli abbandonava presso Fidenza per la rottura del manico della sua Giulietta. Gorza (Giulietta) usciva di strada a Reggio Emilia, rimaneva illeso, ma era costretto al ritiro. Balas (Porsche) aveva abbandonato per guasto a Forlì.

Nella 750 sport l'appuntamento con la «Jella» è toccato a Martoglio (Stanguellini), che pur essendo giunto sino in fondo, perdeva 40' a Roma per cambiare un cuscinetto della ruota anteriore, dopo essere uscito di strada due volte a Rieti ed a l'Aquila. Da ultimo doveva fermarsi per porgere a Castellotti un paio di occhiali di riserva nell'ultima fase della gara. Zannini (Stanguellini) usciva di strada presso Forlì; Tuccillo (Stanguellini) si ritirava a Ferrara, Fenocchio-Milini (Siata) abbandonavano per guasto, Gardini (Gaur) a Verona era già fuori causa, Gramegna (Moretti) ne seguiva l'esempio a S. Martino Buonalbergo nei pressi di Verona, Branca (Moretti) si ritirava a Lonato, Bettiol (Moretti) dichiarava forfait a Forlì, Bayol (D.B.) a Peschiera e Stanga (Stanguellini) a Cerreto. Lo sfortunatissimo Navarro, che era in testa, abbandonava poco lontano da Brescia la sua Panhard ormai cotta a dovere, Blanche (Ferry) si ritirava ad Argenta, Chancel (Panhard) era un'altra vittima del primo tratto e si ritirava per noie meccaniche a Desenzano. Heschard (D.B.) usciva di strada alla curva del Cimitero di Lonato, Cecchini (Stanguellini) nei pressi di Pescara, nel vano tentativo di evitare un cane, che gli attraversava la strada, usciva dalla sede stradale, investiva prima un segnalatore stradale, quindi due spettatori, che si trovavano nei pressi di un paracarro; uno dei due decedeva, il secondo riportava varie ferite. Chiron (Osca) si ritirava dopo Pescara per rottura del cuscinetto della frizione.

Nella 1600 TSS e GTS non si ebbero notizie di incidenti rimarchevoli. Nella classe sino a 2000 invece si registrarono: il ritiro di Ribaldi (Maserati) presso Forlì, l'uscita di strada di Fornasari- Ro-



Al controllo di Ravenna giungono contemporaneamente due concorrenti, entrambi della classe 2000 Sport ed entrambi con le Maserati. A sinistra Lampertico che poi abbandonerà ed a destra Scarlatti che vincerà invece la classe.

superato. Le ragioni sono note e non dipendono certo dalla volontà degli uomini. Comunque a titolo di cronaca riferiremo quali sono i limiti precedenti tuttora insuperati; il record assoluto della corsa appartiene all'equipaggio composto da Moss e Jenkinson (Mercedes 300 SLR) e fu stabilito lo scorso anno alla media di km. 157.650.

Il G.P. Tazio Nuvolari venne vinto nel 1954 da Alberto Ascari alla media di km. 180.353 (al volante della Lancia). Nel 1955 fu appannaggio di Stirling Moss, che segnò la media di km. 198.496 (quasi duecento all'ora!!!).

Il libro nero degli incidenti e dei ritiri

In una gara tanto complessa sia per la troppa numerosa partecipazione dei concorrenti, anche non qualificati, che per la lunghezza del percorso non da tutti assimilato sempre sino all'ultimo chilometro è praticamente impossibile pensare che non debbano avvenire incidenti anche di una certa gravità. A ciò

lità dei concorrenti), valvola rotta, acqua nella vettura.

A Desenzano si capovolgeva la Panhard di Gilberte Stempert. L'incidente si verificava a S. Francesco di Rivoltella, illa la pilota.

Bricarello (Moretti) abbandonava presso Ravenna. L'equipaggio Colin-Couchau usciva di strada a Giulianova. Lievi ferite ai piloti, Cotton (Panhard), arrivato in fondo ugualmente, doveva fermarsi per una foratura durante la gara. Boselli (Fiat) si ritirava a Ravenna. Dorè e Me-neau (in coppia) dichiaravano forfait ad Argenta. Questi gli incidenti segnalati nella 750 turismo di serie speciali e gran turismo di serie.

Nella classe 1000 della stessa categoria si apprendeva, che il belga Paul Frère (Renault Dauphine) si era ribaltato a Radicofani. Frère tuttavia riusciva a concludere parimenti la Mille Miglia. A Modona abbandonava Guilhaudin-Charaia a bordo della Panhard. A Padova era la volta della D.B. di Mariotti-Mougin.

Nella sottoclasse 1100, gli sfortunati di turno: Massari-Gatti (giunti sino in fon-

ghi (Maserati) presso Ravenna, il guasto irreparabile occorso a Taramazzo (Maserati). Sulla strada appenninico-abruzzese (Km. 13) nei pressi della sella di Corno l'uscita di strada di Pezzotti nei pressi di Porto S. Giorgio. Pezzotti (Alfa 1900) veniva proiettato fuori dalla sede stradale e piombava tra gli spettatori, alcuni dei quali rimanevano feriti non gravemente. Pezzotti incomprensibilmente non si arrestava nonostante alcune avarie alla carrozzeria e terminava la gara. Niccolini (Alfa) abbandonava ad Ancona, Ubezzi a Padova, Nember e Canfi (Alfa 1900) ammaccavano una ruota, Giacobbi usciva di strada alla curva di Folzone nei pressi di Lonato. La sua Alfa 1900 investiva alcuni spettatori sul ciglio della pista; tre purtroppo perdevano la vita ed altri cinque riportavano ferite varie. Illeso il pilota ma in preda a forte choc.

Nella 1100 sport Azario-Balzarini (Fiat Marino) fondevano presso Chieti, Masperi-Foglietti (Osca) si ritiravano presso Verona, Guidotti-Zocchi (Guitin Speciale) presso Rovigo, dove pure seguiva ugual sorte Bellemo (Fiat).

Nella 1500 sport di rilievo gli incidenti occorsi ad Umberto Maglioli (Osca), cui la mala sorte riservò la rottura della pompa dell'olio a Pianoro prima di Bologna, a Consalvo Sanesi (Alfa 1500), che si ruppe alcune costole per un'uscita di strada a Martinsicuro (sembra un'ironia il nome del paese) a causa del fumo proveniente da una macchina che lo precedeva, a Bracco (Porsche), che lamentò infiltrazioni d'acqua nei freni, a Bourillot-About (Maserati), che a Rovigo lamentò la rottura di una sospensione, che fu causa del bloccaggio delle ruote con conseguente cozzo contro un lampione stradale, a Koeckert (Porsche) ritirati a Firenze per noie al cambio, a Villorosi (Osca) ritirati tra Firenze e Bologna per noie d'alimentazione.

Fra le vetture di turismo di serie speciale e gran turismo di serie oltre i 2000 cmc. da notare gli incidenti di: Gunzler (Mercedes 220 A) uscito di strada a Desenzano, Trips Berge (Mercedes 300 SL) fuori strada a Scafa dopo Pescara Terzi-Castiglioni (Aurelia) ritirati a Verona, Busch-Piwko (Mercedes 300 SL) usciti di strada a Montemarciano (Pesaro). In questo incidente trovava la morte il povero Piwko.

Nella 2000 cc. Sport, ebbero incidenti (oltre ai numerosi ritiri sui quali fu impossibile raccogliere notizie) Pedini (Maserati) ritirati a Boara Polesine (Padova) per avaria e Casarotto (Ferrari), che ha abbandonato a Ravenna per un guasto meccanico.

Nella oltre 2000 cc. Sport tragico l'incidente di Heath (H.W.M.), che a Gloria di Mezzano (Ravenna) usciva di strada riportando ferite mortali. Castellotti, come abbiamo visto, dopo Bologna rimase senza visiera del casco (con l'acqua battente, che c'era), Taruffi lamentò acqua nei freni, tentò invano di riparare, ripartì, ma cozzò contro un muretto e fu costretto ad abbandonare l'impresa. Moss (Maserati) si ritirò (dicono assai indispettito ed irco) ad Antrodoto sulla Salaria, dopo avere invano accarezzato il sogno di un possibile secondo successo nella gara bresciana.

L'organizzazione

Data la grande prova di responsabilità, che gravava sulle spalle dello stato maggiore bresciano, non fu tralasciato alcun accorgimento. Il servizio d'ordine forse ha avuto qualche maglia allentata (per quanto fosse assai più duro e severo, che negli anni scorsi), ma è chiaro, che an-



Tra le tante documentazioni delle pessime condizioni atmosferiche in cui si è svolta la Mille Miglia del 1956 eccone una assai significativa. Pioggia torrenziale e nebbia hanno avvertito i piloti nelle zone montane del percorso e qui vediamo infatti navigare la berlina Ferrari con cui il pilota belga Gendebien si è imposto nella classe oltre 2000 Gran Turismo dando una dura lezione alle pur preparatissime Mercedes 300 SL.

che il pubblico si deve contenere e che vittime tra gli spettatori si possono avere anche su qualsiasi pista ad esempio se un bolide va ad investire per disgrazia quelle trenta o quaranta persone, che con pretesti vari pretendono di ronzare attorno alla striscia a scacchi bianchi e neri.

Mai come quest'anno era stato predisposto tanto materiale di segnalazione con vernice fluorescente visibile anche nelle ore notturne alla luce dei fari, mai erano stati richiesti tanti appoggi alla forza pubblica ed agli enti interessati alla corsa.

E gli appoggi, testimoniati dai premi e dai trofei, (Pirelli, Michelin, Ceat, Weiss, Mabo, Rossi, Haig, Campari, Machpi, ecc.) non sono mancati. Ma non è mancato nemmeno l'appoggio del Governo, delle Autorità locali dei vari centri interessati, dell'Automobile Club d'Italia e delle sue diramazioni periferiche, dei Sindaci, dei Comandanti delle varie forze dell'ordine, dell'A.N.A.S. ecc. Lo stesso Presidente della Repubblica ha messo in palio una coppa, come del resto han fatto il Ministro dei Trasporti ed il Commissariato per il Turismo.

Ottima la rete di collegamenti-radio as-



La elegante Alfa Romeo « Giulietta Sprint » di Sgorbati-Zanelli taglia il traguardo vincendo alla media di Km/h. 121.799 la Gran Turismo di Serie 1300, classe in cui le tedesche Porsche sono state sconfitte dalle brillanti vetture del Portello.



I migliori velocisti francesi sono intervenuti quest'anno alla Mille Miglia con le vetture da Turismo e Gran Turismo della produzione britannica. Al traguardo di Brescia vediamo qui infatti Robert Manzon che ha gareggiato con la elegante D.B. imponendosi nella classe Gran Turismo di Serie sino a 1.000 cc.

sicurati da reparti specializzati dell'Esercito. Altoparlanti in città e periferia a Brescia tenevano informata la popolazione. In Piazza della Vittoria il solito immenso quadro delle punzonature. Dinanzi all'Hotel Vittoria ed all'Ufficio Stampa comunicati davano le posizioni ai vari controlli. Radio e Televisione attivissime a Brescia nei giorni della Mille Miglia.

Per i delicati servizi riservati alla stampa si erano mobilitati: Olivetti, Stipel, Everest, Wührer e Tecnoradio. Particolarmente efficienti i funzionali gli arredamenti della Olivetti, tempestivi i collegamenti telefonici con tutto il mondo da parte della Stipel sotto la personale direzione dell'ing. Greci, gradito il servizio di assistenza gastronomica della

Wührer. Otto ponti radio completavano la vasta rete di collegamenti.

Come è noto lo stato maggiore della Mille Miglia era composto dal dr. Wührer, presidente dell'Automobile Club di Brescia, dal comm. Renzo Castagneto, direttore di corsa, dal Co. Aymo Maggi, presidente la Commissione Sportiva dell'A. C. Brescia. In stretto collegamento con gli organizzatori i due numi tutelari della Mille Miglia; prof. Bruno Boni, Sindaco di Brescia e l'on. Egidio Ariosto, Sottosegretario ai Trasporti. Particolarmente apprezzata l'opera della Segretaria Signora Giuseppina Wittmer, sempre sulla breccia, nonostante in questi ultimi anni sia divenuta sposa e madre.

Il servizio dei cronometristi era così



Il vincitore del gruppo « Sport con carrozzeria aperta e limite di prezzo », Guyot con la Jaguar naviga nei pressi di S. Benedetto del Querceto verso il traguardo ancora lontano. L'uomo della strada direbbe che, magari, sotto un diluvio del genere si potrebbe anche sfruttare la capotina di cui tutte queste vetture sono provviste. Ma l'uomo della strada è un saggio!

composto: Bonfanti di Cremona, Roghi di Verona, Faia di Cremona, Franchina, Fraccaro, Voltolini, Piccinelli, Vanzani, Beccalossi, Spedini, Negri e Tedeschi gli ultimi tutti di Brescia. Selezionatore di tempi e classifiche il Co. Caleppio. Il lavoro di compilazione del quadro immenso dei tempi, delle classifiche, dell'indice di prestazione divisi per classi, sottoclassi e differenziazioni diverse è stato compiuto quest'anno a tempo di primato.

Attivissimi i Commissari; comm. Francesco Siciliani di Bari (Commissario Sportivo Delegato della C.S.A.I.) e gli ingegneri Giuseppe Bariona di Milano ed Alberto Alberti di Catanzaro (Commissari tecnici). Nessun reclamo è stato presentato da case o conduttori.

Bilancio consuntivo

Sempre più accentuato il carattere di internazionalità della Mille Miglia. Case industriali di almeno cinque nazioni (Germania, Francia, Inghilterra, U.S.A. e Italia), 120 equipaggi stranieri delle nazionalità più svariate. Un numero altissimo di marche senza contare tutte le elaborazioni e derivazioni. Un campionario completo della produzione sportiva e no dell'industria internazionale.

Il record di Moss non è stato battuto. I motivi sono evidenti. In simili condizioni lo scorso anno Moss non lo avrebbe certamente realizzato neppure lui. Marciare ad oltre 157 di media per 1600 km. comporta l'esistenza di condizioni meteorologiche perfette su tutto il percorso.

Di conseguenza anche i primati delle varie classi hanno resistito in gran parte. Sono saltati quelli della classe 750 turismo di serie speciali (1955 Galtier-Michy su Renault media km. 108.275, quest'anno Michy (Renault) 109.519), e della classe 1000 (1955 Spiliotakis (DKW) media km. 106.015, quest'anno Manzon (D.B.) media km. 109.356.

L'industria italiana, che lo scorso anno aveva ottenuto solamente tre vittorie di classe, quest'anno ne ha ottenute dieci, lasciandone all'industria straniera solamente tre. In sostanza il bilancio si è invertito a nostro favore. L'industria d'Oltralpe si è assicurata la vittoria: nella 750 TSS e GTS (Michy su Renault), nella 1600 TSS e GTS (Persson su Porsche, ma qui noi non avevamo macchine in gara), nella classe 1000 cmc. TSS e GTS (con Manzon su D.B.). Fra le case italiane: l'Alfa ha conseguito una vittoria (Sgorbati), la Fiat due (Toselli e Scarfiotti), la Ferrari due (Gendebien e Castellotti), la Osa tre (Capelli Brandi e Cabianca) e la Maserati due (Scarlatti e Perdisa). Ciò ai soli fini statistici prescindendo dal valore, che possono avere intrinsecamente con riferimento ai riflessi sul mercato internazionale. (Naturalmente le vittorie di Sgorbati e Gendebien sono rilevanti perché hanno sconfitto una supremazia germanica, che sembrava davvero dura da scalzare).

Dopo la 1000 km. di Buenos Aires, la 12 ore di Sebring e la Mille Miglia la classifica del campionato mondiale per le vetture sport vede nettamente in testa la Ferrari. Ecco il dettaglio: 1. Ferrari (6+8+8) p. 22 - 2. Maserati (8+2) p. 10 - 3. Jaguar p. 4 - 4. Aston Martin con p. 3 - 5. Mercedes con p. 2 - 6. Porsche con p. 1.

A rivederci quindi il 29 maggio al Nürburgring, dove avrà luogo la 1000 km.

Ai colori italiani quindi in bocca al lupo!

SAVINO MARIANI
(Fotografie Farabola -
Millanta - Publifoto)

Le classifiche

GRUPPO VETTURE DA TURISMO DI SERIE SPECIALE E GRAN TURISMO DI SERIE

Da oltre 600 a 750 cmc.

1. Michy (Renault) 14.34.55", media Km. 109.519; 2. Thiele-Storzini (Abarth) 15.05.54"; 3. Cotton (Panhard) 15.10.20"; 4. Monraisse-Feret (Renault) 16.02.45"; 5. Chardin-Garrault (Renault) 16.03.52"; 6. Santinello (Fiat) 16.04.52"; 7. Salini-Dosto (Fiat Zagato) 16.10 e 38"; 8. Pola (Fiat) 16.18.56"; 8. Cordini-Crivellari (Fiat) 16.22.34"; 10. Lunghi (Fiat) 16.39.09"; 11. Oгна (Abarth) 16.48.06"; 12. Manodori-Moscatelli (Fiat) 16.48.41"; 13. Linguanti-Bocchio (Fiat) 16.57.43"; 14. Carini (Fiat Zagato) 17.02.59"; 15. Nebon-Janoray (Renault) 17.12.14"; 16. Archetti (Abarth) 17.21 e 34"; 17. Montevago-Filatori (Panhard) 17.51.08"; 18. Poltronieri-Villiger (Fiat) 18.07 e 18"; 19. De Carolis (Fiat) 18.08.51"; 20. Olcese (Fiat) 18.28.06"; 21. Ragnoli (Fiat) 18.30.00"; 22. Bruyoli-Ferrari (Fiat) 18.44.00"; 23. De La Rue-Hartley (Renault) 18.45.00"; 24. Marzani (Panhard) 18.53.08; 25. Poletti-Ferrina (Renault) 18.58.06"; 26. Boselli (Fiat) 19.06.51"; 27. Ferraris-Pieri (Abarth) 19.55.09; Parucci-Martini (Panhard) 21.22.18" F.T.M. Partiti N. 48 - Ritirati N.20 - F.T.M.1 Classif. 27.

CLASSIFICA GRAN TURISMO DI SERIE

Classe 750 cmc.

1. Oгна (Abarth) 16.48.06", media chilometri 95.050; 2. Linguanti-Bocchio (Abarth) 16.57.43"; 3. Poltronieri-Villiger (Fiat) 18.07.18"; 4. Ferraris-Pieri (Abarth) 19.55.09".

CLASSIFICA SERIE SPECIALE DA TURISMO

Classe 750 cmc.

1. Michy (Renault) 14.34.55", media chilometri 109.519; 2. Thiele-Storzini (Abarth) 15.05.54"; 3. Cotton (Panhard) 15.10.20"; 4. Monraisse-Feret (Renault) 16.02.45"; 5. Chardin-Garrault (Renault) 16.03.52"; 6. Santinello (Fiat) 16.04.52"; 7. Salini-Dosto (Fiat Zagato) 16.10.38"; 8. Pola (Fiat) 16.18.56"; 9. Cordini-Crivellari (Fiat) 16.22.34; 10. Lunghi (Fiat) 16.39.09; 11. Manodori-Moscatelli (Abarth) 16.48.41"; 12. Carini (Fiat Zagato) 17.02.59"; 13. Nebon-Janoray (Renault) 17.12.14"; 14. Archetti (Abarth) 17.21.34"; 15. Montevago-Filatori (Panhard) 17.51.08"; 16. De Carolis (Fiat) 18.08.51"; 17. Olcese (Fiat) 18.28.06"; 18. Ragnoli (Fiat) 18.30.00"; 19. Bruyoli-Ferrari (Fiat) 18.44.08"; 20. De La Rue-Hartley (Renault) 18.45.00"; 21. Marzani (Panhard) 18.53.08"; 22. Poletti-Ferrari (Renault) 18.58.06"; 23. Boselli (Fiat) 19.06.51"; Parucci-Martini (Panhard) 21.22.18" F.T.M.

CLASSIFICA TURISMO SERIE SPECIALE E GRAN TURISMO

Classe da 750 a 1.000 cmc.

1. Manzon R. (D.B.) 14.36.13", media chilometri 109.356; 2. Thirion G. (Renault) 15.14.10"; 3. Trintignant M. (Renault) 15.39.58"; 4. Rosier L. (Renault) 15.41.24"; 5. Frere P. (Renault) 15.49.54"; 6. Parmentier G. Senechal G. (D.B.) 15.55.39"; 7. Ritzinger A. (D.K.W.) 16.04.06"; 8. Hartmann-Berberich (D.K.W.) 16.45.42"; 9. Borely G. (Panhard) 16.50.25"; 10. Cahier B. (Renault) 17.03.25"; 11. Auriach R. Auriach V. (Renault) 18.14.34"; 12. Poirot C. (Panhard) 18.19.36".
Partiti 18 - Ritirati 6 - Classificati 12.

CLASSIFICA GRUPPO VETTURE GRAN TURISMO DI SERIE

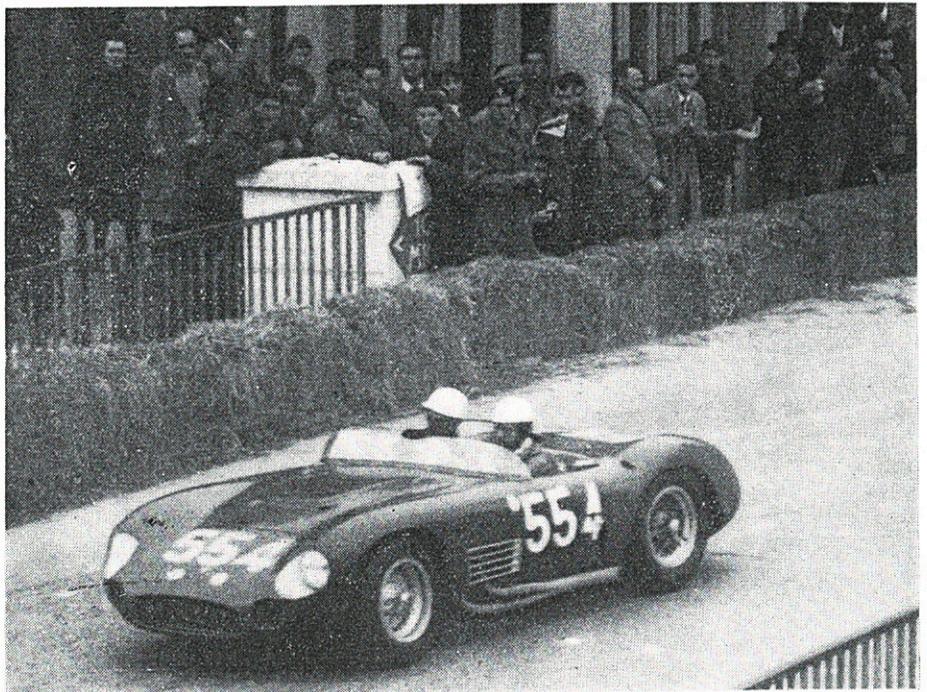
Classe 1.000 cmc.

1. Manzon R. (D.B.) 14.36.13", media chilometri 109.356; 2. Parmentier-Senechal (D.B.) 15.55.39".

CLASSIFICA GRUPPO VETTURE TURISMO DI SERIE SPECIALE

Classe 1.000 cmc.

1. Thirion G. (Renault) 15.14.10", media Km. 105.976; 2. Trintignant-Drout (Renault) 15.39.58"; 3. Rosier L. (Renault) 15.41.24"; 4. Frere



Stirling Moss ed il suo barbuto copilota Jenkinson non hanno potuto quest'anno ripetere la folgorante impresa dello scorso anno. Dopo aver fatto parte del plotoncino di testa la loro Maserati ha ceduto in qualche dettaglio e la nuova bella avventura è rimasta così interrotta.

re P. (Renault) 15.49.54; 5. Ritzinger A. (D.K.W.) 16.04.06"; 6. Hartmann-Berberich (D.K.W.) 16.45.42"; 7. Borely G. (Panhard) 16.50.25"; 8. Cahier B-Ferrier (Renault) 17.03.25"; 9. Auriach-Auriach (Panhard) 18.14.34"; 10. Poirot C. (Panhard) 18.19.36".

CLASSIFICA GRUPPO VETTURE TURISMO DI SERIE SPECIALE E C. T. DI SERIE Sottoclasse 1.100 cmc.

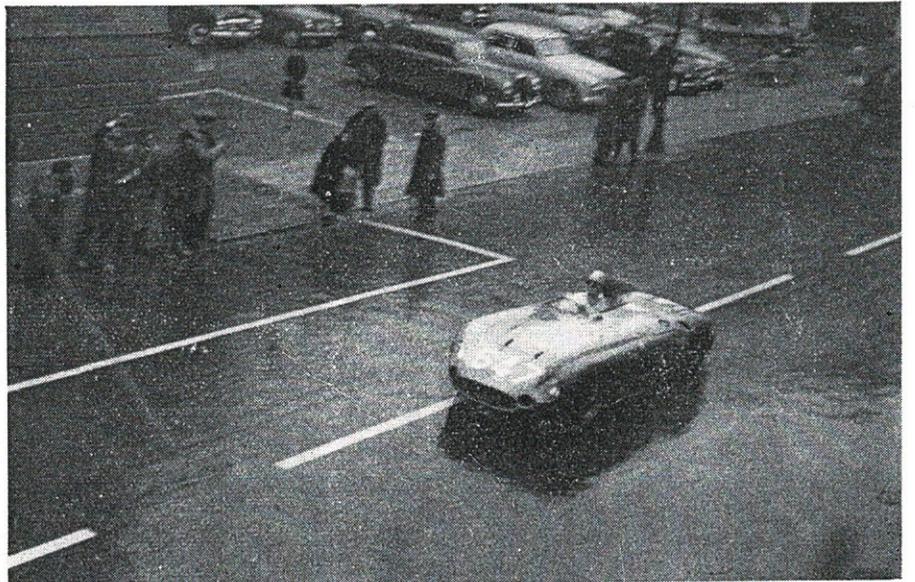
1. Scarfotti (Fiat) 14.39.15", media chilometri 108.979; 2. Fania-Maggio (Fiat) 14.51.44"; 3. Mandrini-Bertassi (Fiat) 14.52.48"; 4. Massari-Gatti (Fiat) 15.13.37"; Tonioli (Zagato) 15.20.22"; 6. Restelli-Fenocchio (Fiat) 15.31.28"; 7. Scrivanti-Razzini (Fiat) 15.46.05"; 8. Lanzini R.-Mainetti (Fiat) 15.53.17"; 9. Antolini Ossi

Malucelli (Fiat) 15.54.33"; 10. Meneguzzo (Zagato) 16.11.21"; 11. Cazzulani-Moroni (Fiat) 16.16.23"; 12. Villani-Lurani (Appia) 16.19.02"; 13. Coppo (Fiat) 16.26.10"; 14. Sacchiero-Sacchiero (Fiat) 16.29.26"; 15. Pasotti-Perron (Fiat) 16.32.19"; 16. Ronconi (Fiat) 16.37.53"; 17. Pagani-Molteni (Fiat) 17.02.13"; 18. Charelli-Farino (Fiat) 17.29.59"; 19. Richter-Nicolai (Fiat) 17.31.59"; 20. Merlo-Facetti (Fiat Zagato) 17.34.37"; 21. Piva-Agosti (Appia) 18.44.05".
Cardinale-Baldini (Fiat) F.T.M.

CLASSIFICA GRUPPO VETTURE GRAN TURISMO DI SERIE

Sottoclasse 1.100 cmc.

1. Massari-Gatti (Fiat) 15.13.37", media chilometri 104.879; 2. Tonioli (Zagato) 15.20.22"; 3.



Le strade apparivano davvero come tirate a cera tanto erano lavate dalla pioggia. Guardate come tutto si riflette qui sull'asfalto, compresa la Maserati 3000 di Perdica che pur essendo arrivato con oltre due ore di distacco dal vincitore assoluto ha pur sempre vinto la classe Sport fino a 3000.

Restelli-Fenocchio (Fiat) 15.31.28"; 4. Richter-Nicolai (Fiat) 17.31.59"; 5. Merlo-Facetti (Fiat Zagato) 17.34.37"; 6. Piva-Agosti M. (Appia) 18.44.05".

CLASSIFICA GRUPPO VETTURE TURISMO DI SERIE SPECIALE

Sottoclasse 1.100 cmc.

1. Scarfiotti (Fiat) 14.39.15", media chilometri 108.979; 2. Fania-Maggio (Fiat) 14.51.44"; 3. Mandrini-Bertassi (Fiat) 14.52.48"; 4. Serivanti-Razzini (Fiat) 15.46.05"; 5. Lanzini R. Mainetti (Fiat) 15.53.17"; 6. Antoliniassi-Malucelli (Fiat) 15.54.33"; 7. Meneguzzo (Zagato) 16.11.21"; 8. Cazzulani-Moroni (Fiat) 16.16.23"; 9. Villani-Lurani (Appia) 16.19.02"; 10. Coppo (Fiat) 16.26.10"; 11. Sacchiero-Sacchiero (Fiat) 16.29.26"; 12. Pasotti-Perron (Fiat) 16.32.19"; 13. Ronconi (Fiat) 16.37.53"; 14. Pagani-Molteni (Fiat) 17.02.13"; Chiarelli-Farino (Fiat) 17.29.59"; Cardinali-Baldini (Fiat) f.t.m.

CLASSIFICA GRUPPO VETTURE TURISMO DI SERIE SPECIALI E GRAN TURISMO DI SERIE

Classe da 1.000 o 1.300 cmc.

1. Sgorbati-Zanelli (Giulietta) 13.06.42", media Km. 121.799; 2. Becucci (Giulietta) 13.12.41"; 3. Bonnier-Robeesen (Giulietta) 13.20.58"; 4. Strahle-Greger (Porsche) 13.40.29"; 5. Stern-Barbey (Giulietta) 13.47.59"; 6. Marfin-Converth (Giulietta) 13.49.49"; 7. Paon (Giulietta) 13.51.41"; 8. Ficai-Ficai (Giulietta) 13.55.18"; 9. Acutis (Giulietta) 14.08.54"; 10. Grazioli-Gabaldo (Giulietta) 14.13.42"; 11. Herschbaumer-Peristi (Giulietta) 14.15.57"; 12. Fabregas-Pantaleoni (Giulietta) 14.20.57"; 13. Guidetti-Lampugnani (Siata) 14.22.04"; 14. Nissotti (Giulietta) 14.33.47"; 15. De Lageneste (Peugeot) 14.34.26"; 16. Scarfiotti (Fiat) 14.39.15"; 17. Boncristiani (Giulietta) 14.40.14"; 18. Masdero-Thomas (Giulietta) 14.43.25"; 19. Schiller-Briffaud (Giulietta) 14.51.01"; 20. Fania-Maggio (Fiat) 14.51.44"; 21. Mandrini-Bertassi (Fiat) 14.52.48"; 22. Sererelli (Giulietta) 14.55.55"; 23. Wissel-Valsecchi (Porsche) 15.03.28"; 24. Milanese (Giulietta) 15.12.43"; 25. Masari-Gatti (Fiat) 15.13.37"; 26. Oesterle (Porsche) 15.18.24"; 27. Toniolo (Zagato) 15.20.22"; 28. Blaise-Cousten (Peugeot) 15.22.25"; 29. Melotti (Giulietta) 15.23.11"; 30. Franceschetti (Giulietta) 15.23.36"; 31. Vecchi-Cavallari (Giulietta) 15.28.57"; 32. Restelli-Fenocchio (Fiat) 15.31.28"; 33. Butiensi-Cosselin (Giulietta) 15.32.45"; 34. Pegaso (Giulietta) 15.39.06"; 35. Serivanti-Razzini (Fiat) 15.46.05"; 36. Lanzini-Mainetti (Fiat) 15.53.17"; 37. Antolini-Malucelli (Fiat) 15.54.33"; 38. Monzino-Gianoli (Giulietta) 16.01.35"; 39. Merli-Mordacci (Giulietta) 16.01.40"; 40. Meneguzzi (Zagato) 16.11.21; 41. Cazzulani-Moroni (Fiat) 16.16.23"; 42. Villani-Lurani (Appia) 16.19.02"; 43. Coppo (Fiat) 16.26.10"; 44. Sacchiero-Sacchiero (Fiat) 16.29.26"; 45. Pasotti-Perron (Fiat) 16.32.19"; 46. Ronconi (Fiat) 16.37.53"; 47. Vincent (Peugeot) 16.42.45"; 48. Guinier (Peugeot) 16.45.07"; 49. Pagani-Molteni (Fiat) 17.02.13"; 50. Chiarelli-Farino (Fiat) 17.29.59"; 51. Richter-Nicolai (Fiat Farina) 17.31.59"; 52. Merlo-Facetti (Fiat Zagato) 17.34.37"; 53. Scheidler (Siata) 17.35.25"; 54. Piva-Agosti Mirella (Appia) 18.44.05".
Cardinali-Baldini (Fiat) 21.38.18" f.t.m.
Partiti n. 106 - Ritirati 51 - f.t.m. 1 Classificati 54.

CLASSIFICA GRAN TURISMO DI SERIE

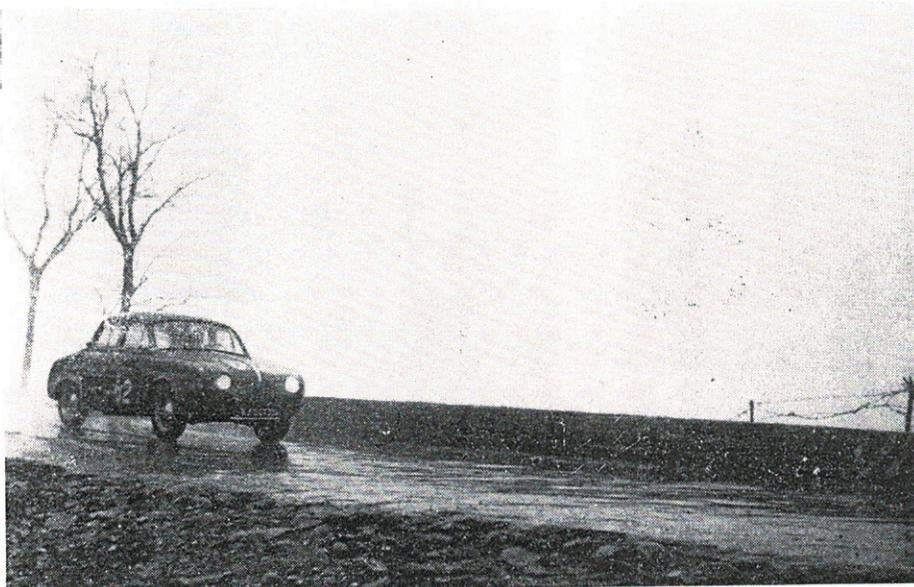
Classe 1300 cmc.

1. Sgorbati-Zanelli (Giulietta) 13.06.42", media Km. 121.799; 2. Becucci (Giulietta) 13.12.41"; 3. Bonnier-Robeesen (Giulietta) 13.20.58"; 4. Strahle-Greger (Porsche) 13.40.29"; 5. Paon (Giulietta) 13.51.41"; 6. Ficai-Ficai (Giulietta) 13.55.18"; 7. Grazioli-Gabaldo (Giulietta) 14.13.42"; 8. Herschbaumer-Peristi (Giulietta) 14.15.57"; 9. Fabregas-Pantaleoni (Giulietta) 14.20.57"; 10. Guidetti-Lampugnani (Siata) 14.22.04"; 11. Nissotti (Giulietta) 14.33.47"; 12. Boncristiani (Giulietta) 14.40.14"; 13. Schiller-Briffaud (Giulietta) 14.51.01"; 14. Sererelli (Giulietta) 14.55.55"; 15. Wissel-Valsecchi (Porsche) 15.03.28"; 16. Milanese (Giulietta) 15.12.43"; 17. Oesterle (Porsche) 15.18.24"; 18. Franceschetti (Giulietta) 15.23.36"; 19. Pegaso (Giulietta) 15.39.06"; 20. Monzino-Gianoli (Giulietta) 16.01.35"; 21. Scheidler (Siata) 17.35.25".

CLASSIFICA SERIE SPECIALE DA TURISMO

Classe 1300 cmc.

1. Stern-Barbey (Giulietta) 13.47.59", media



Il collega Paul Frere che ha brillantemente gareggiato con la Renault « Dauphine » classificandosi quinto di classe potrà riportare della sua Mille Miglia questo ricordo assai espressivo grazie all'obiettivo di Corrado Millanta che, anche in tanta desolazione, ha saputo cogliere il senso artistico della scena.

Km. 115.726; 2. Martin-Converth (Giulietta) 13.49.49"; 3. Acutis (Giulietta) 14.08.54"; 4. De Lageneste (Peugeot) 14.34.26"; 5. Masdero-Thomas (Giulietta) 14.43.25"; 6. Blaise-Cousten (Peugeot) 15.22.25"; 7. Melotti (Giulietta) 15.23.11"; 8. Vecchi-Cavallari (Giulietta) 15.23.57"; 9. Butiensi-Cosselin (Giulietta) 15.32.15"; 10. Merli-Mordacci (Giulietta) 16.01.40"; 11. Vincent (Peugeot) 16.42.45"; 12. Guinier (Peugeot) 16.45.07".

CLASSIFICA GRUPPO VETTURE DA TURISMO DI SERIE SPECIALE E GRAN TURISMO DI SERIE

Classe da oltre 1300 a 1600 cmc.

1. Persson-Blonquist (Porsche) 13.32.54", media Km. 117.874; 2. Nathan-Caisenn (Porsche) 13.40.07"; 3. Lissmann (Porsche) 14.08.04"; 4. VanDamm-Harper (Sunbeam) 15.04.37"; 5. Wisniewski-Bosmiller (Sunbeam) 15.22.01"; 6.

Diemer-Zetliz (Borgward) 15.46.12"; 7. Kretschmann-Trager (Porsche) 16.12.53"; 8. Grant (M. G. Magnet) 16.57.56"; 9. Nava (M. G. Magnet) 17.05.02".
Partiti: 14 - Ritirati: 5 - Classificati: 9.

CLASSIFICA GRUPPO VETTURE GRAN TURISMO DI SERIE

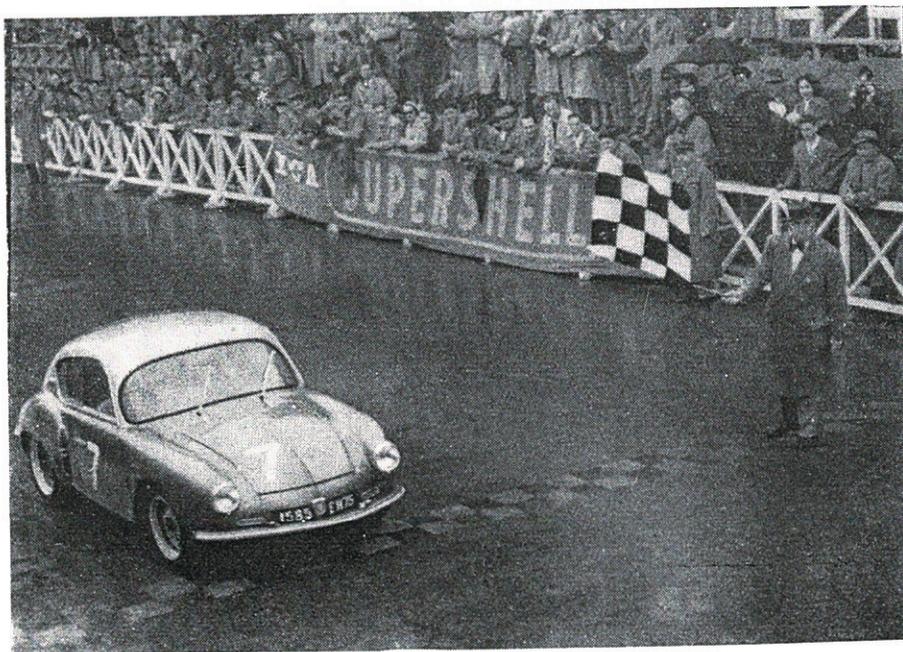
Classe 1600 cmc.

1. Persson-Blonquist (Porsche) 13.32.54", media Km. 117.874; 2. Nathan-Kaisen (Porsche) 13.40.07"; 3. Kretschmann-Trager (Porsche) 16.12.53".

CLASSIFICA GRUPPO VETTURE DI SERIE SPECIALE

Classe 1600 cmc.

1. Lissmann (Porsche) 14.08.04", media Km. 112.985; 2. Vandamm-Harper (Sunbeam) 15.04.37"; 3. Wisniewski-Bosmiller (Sunbeam) 15.



La piccola Renault « Dauphine » giunge a Brescia dopo la felice galoppata che l'ha vista sempre al comando della Turismo serie speciale fino a 750 cc.



Il sorriso gentile di una intrepida pilota: la sperimentatissima Gilberte Thirion che iscritta ufficialmente dalla Renault nella squadra delle sue nuove « Dauphine » ha dato la birra ai colleghi uomini che pur rispondevano ai nomi di Trintignant, Rosier e Paul Frere tutti arrivati al suo seguito nella classe 1000 del Turismo di serie speciale da lei vinta con buon distacco sul secondo.

22.01"; 4. Diemer-Zedlitz (Borgward) 15.46.12"; 5. Grant (M. G. Magn.) 16.57.56"; 6. Nava (M. G. Magn.) 17.05.02".

GRUPPO VETTURE DA TURISMO DI SERIE SPECIALE E GRAN TURISMO DI SERIE

Classe da 1600 a 2000 cmc.

1. Toselli-Caneparo (Fiat) 13.19.20"; media Km. 119.874; 2. Maggiorelli-Parenti (Fiat) 13.33.03"; 3. Sassoli-Schon (Fiat) 13.38.12"; 4. Guarnieri-Brancaion (Fiat Zagato) 13.44.57"; 5. Pistoia (Alfa) 13.45.49"; 6. Mazzi-De Amicis (Alfa) 13.48.22"; 7. Lena (Alfa) 13.55.48"; 8. Pellegrini-Bagatin (Fiat) 14.01.33"; 9. Fabi-Pagliacci (Fiat) 14.05.46"; 10. Rota (Alfa) 14.15.55"; 11. Pavoni (Fiat) 14.16.32"; 12. Ferrini-Rabuffi (Fiat Zagato) 14.19.40"; 13. Vesely (Fiat Zagato) 14.28.15"; 14. Giordani (Alfa) 14.44.00"; 15. Gerakis-Gravier (Alfa) 14.45.53"; 16. Tonini-Berlinger (Alfa) 14.49.26"; 17. Josipovich (Fiat) 14.57.15"; 18. Nember-Caliri (Alfa) 15.07.37"; 19. Martinengo-Ronzoni (Alfa) 15.08.18"; 20. HerebrgPerlz (M. G.) 15.17.04"; 21. Pezzotti (Alfa) 15.22.28"; 22. Cortese (Fiat) 15.30.36"; 23. Castelain-Ros (Alfa) 15.31.43"; 24. Olivari (Alfa) 15.35.17"; 25. Bellini-Carosio (Maserati) 16.03.48"; 26. Bianco-Pelleuer (Mercedes) 16.06.15"; 27. Magri-Peverada (Alfa) 16.17.04"; 28. Labes-De Faily (Citroen) 16.39.47"; 29. Morelli (Alfa) 17.26.16".

Partiti: 45 - Ritirati: 15 - F.t.m. 1 - Classificati n. 29.

CLASSIFICA GRUPPO VETTURE GRAN TURISMO DI SERIE

Classe 2000 cmc.

1. Maggiorelli-Parenti (Fiat) 13.33.03"; media Km. 117.852; 2. Sassoli-Schon (Fiat) 13.38.12"; 3. Guarnieri-Brancaion (Fiat Zagato) 13.44.57"; 4. Lena (Alfa) 13.55.48"; 5. Pellegrini-Bagatin (Fiat) 14.01.33"; 6. Fabi-Pagliacci (Fiat) 14.05.46"; 7. Rota (Alfa) 14.15.55"; 8. Pavoni (Fiat) 14.16.32"; 9. Ferrini-Rabuffi (Fiat Zagato) 14.19.40"; 10. Vesely (Fiat Zagato) 14.28.15"; 11. Giordani (Alfa) 14.44.00"; 12. Tonini-Berlinger (Alfa) 14.49.26"; 13. Josipovich (Fiat) 14.57.15"; 14. Martinengo-Ronzoni (Alfa) 15.08.18"; 15. Bellini-Carosio (Maserati) 16.03.48"; 16. Bianco-Pelleuer (Mercedes) 16.06.15"; 17. Morelli (Alfa) 17.26.16".

CLASSIFICA GRUPPO VETTURE SERIE SPECIALE DA TURISMO

Classe 2000 cmc.

1. Toselli-Caneparo (Fiat) 13.19.20"; media Km. 119.874; 2. Pistoia (Alfa) 13.45.49"; 3.

Mazzi-De Amicis (Alfa) 13.48.22"; 4. Gerakis-Gravier (Alfa) 14.45.53"; 5. Nember-Caliri (Alfa) 15.07.37"; 6. Herberg-Pelz (M. G.) 15.17.04"; 7. Pezzotti (Alfa) 15.22.28"; 8. Cortese (Fiat) 15.30.36"; 9. Castelain-Ros (Alfa) 15.31.43"; 10. Olivari (Alfa) 15.35.17"; 11. Magri-Peverada (Alfa) 16.17.04"; 12. Labes-De Faily (Citroen) 16.39.47"; 13. Cornaggia (Alfa) 18.19.01" F.t.m.

CLASSIFICA VETTURE TURISMO SERIE SPECIALE E G. T. DI SERIE

Classe oltre 2000 cmc.

1. Gendebien-Washer (Ferrari) 12.29.58"; media Km. 127.765; 2. Metternich-Einsiedel (Mercedes 300) 12.36.38"; 3. Siedel-Glockler (Mercedes 300) 12.38.24"; 4. Pollet J.-Flandrak (Mercedes 300) 12.49.58"; 5. Riess-Hermann (Mercedes 300) 13.06.31"; 6. Bongiasca-Bongiasca (Mercedes 300) 13.26.05"; 7. Mantovani-Cantuseno (Aurelia) 13.26.23"; 8. Giovanardi-Meier (Ferrari) 13.40.35"; 9. Bauer-Grupp (Mercedes 220) 13.42.20"; 10. Mascarenhas-Palma (Mercedes 220) 13.49.12"; 11. Marengi-Pezzini (Ferrari) 13.50.15"; 12. Nataloni-Passerini (Aurelia) 14.03.23"; 13. Heurberger (B. M. W.) 14.21.50".

CLASSIFICA GRUPPO VETTURE GRAN TURISMO DI SERIE

Classe oltre 2000 cmc.

1. Gendebien-Washer (Ferrari) 12.29.58"; media Km. 127.765; 2. Metternich-Einsiedel (Mercedes) 12.36.38"; 3. Siedel-Glockler (Mercedes) 12.38.24"; 4. Collet J.-Flandrak (Mercedes) 12.49.58"; 5. Riess-Hermann (Mercedes) 13.06.31"; 6. Bongiasca-Bongiasca (Mercedes) 13.26.05"; 7. Mantovani-Cantuseno (Aurelia) 13.26.23"; 8. Giovanardi-Meier (Ferrari) 13.40.35"; 9. Mascarenhas-Palma (Mercedes) 13.49.12"; 10. Marengi-Pezzini (Ferrari) 13.50.15".

CLASSIFICA GRUPPO VETTURE DI SERIE SPECIALE

Classe oltre 2000 cmc.

1. Bauer-Grupp (Mercedes) 13.42.20"; media Km. 116.522; 2. Nataloni-Passerini (Aurelia) 14.03.23"; 3. Heurberger S.-Heurberger W. (B. M. W.) 14.21.50".

CLASSIFICA GRUPPO VETTURE SPORT Classe 750 cmc.

1. Capelli O. (Osca) 15.41.15"; media Km. 101.800; 2. Martoglio (Stanguell) 16.15.32"; 3. Faure (Stanguell) 16.16.27"; 4. Lippi R. (Stanguell) 16.31.32"; 5. Celani E. (Giaur) 16.41.16"; 6. Gariboldi A. (Moretti) 17.26.00"; 7. Carle P.-Cason I. (D. B.) 17.33.03".

Partiti: 33 - Ritirati: 26 - Classificati: 7
Classe da 750 a 1100 cmc.

1. Brandi A. (Osca) 14.48.42"; media Km. 167.820; 2. Manzini E.-Chiarel C. (Ermini) 15.33.16"; 3. Falli C. (Osca) 16.12.25".

Partiti 12 - Ritirati 9 - Classificati 3

Classe da 1100 a 1500

1. Cabbiana (Osca) 12.57.11", media Km. 123.264; 2. Behra (Maserati) 13.34.09"; 3. Sauchen-Bialas (Porsche) 14.50.14"; 4. Scott-Haig (M. G.) 15.02.15"; 5. Mitchell-Faich (M. G.) 15.07.28"; 6. Knoch (Porsche) 15.20.38"; 7. Terragnoli-Suppi (M. G.) 15.23.01"; 8. Guy (Maserati) 16.12.54"; 9. Berger-Poiret (Maserati) 16.46.28".

Partiti 22 - Ritirati 13 - Classificati 9

Classe da 1500 a 2000 cmc.

1. Scarlatti (Maserati) 13.19.02", media Km. 119.919; 2. Giardini (Maserati) 14.38.42"; 3. Gottgens-Rousselle (Triumph) 15.15.07"; 4. Fauvel-Laine (Triumph) 15.27.53"; 5. Bousquet (Triumph) 15.27.53"; 6. Musso (Maserati) 15.35.43"; 7. Morin J. (Triumph) 16.12.20"; 8. Friloux-Pagot (Triumph) 17.22.00".

Partiti 21 - Ritirati 13 - Classificati 8

Classe da 2000 a 3000 cmc.

1. Perdisa C. (Maserati) 13.47.17", media Km. 115.824; 2. Wisdom (Austin H) 15.09.08"; 3. Doss Santos (Ferrari) F.t.m.

Partiti 10 - Ritirati 7 - Classificati 2 F.t.m. 1

Classe oltre 3000 cmc.

1. Castellotti E. (Ferrari) 11.37.10", media Km. 137.442; 2. Collins P.-Clementasky (Ferrari) 11.49.28"; 3. Musso L. (Ferrari) 12.11.49"; 4. Fangio M. (Ferrari) 12.26.50"; 5. Guyot (Jaguar) 14.07.15".

Partiti 10 - Ritirati 5 - Classificati 5

CLASSIFICA GENERALE VETTURE SPORT CON CARROZZERIA APERTA E LIMITE DI PREZZO

1. Guyot (Jaguar) 14.07.15", media Km. 113.095; 2. Sauchen-Bialas (Porsche) 14.50.14"; 3. Scott R.-Haig T. (M. G. 1500) 15.02.17"; 4. Mitchell-Faich P. (M. G. 1500) 15.07.28"; 5. Wisdom (Austin H) 15.09.08"; 6. Gottgens-Rousselle (Triumph) 15.15.07"; 7. Terragnoli-Suppi (M. G. 1500) 15.23.01"; 8. Fauvel-Laine (Triumph) 15.27.53"; 9. Bousquet (Triumph) 15.27.53"; 10. Morin J. (Triumph) 16.12.20"; 11. Friloux-Pagot M. (Triumph) 17.22.00".

Partiti 17 - Ritirati 6 - Classificati 11

Classe fino a 1500 cmc.

1. Sauchen-Dialas (Porsche) 14.50.14", media Km. 107.634; 2. Scott-Haig (M. G. 1500) 15.02.17"; 3. Mitchell-Faich (M. G. 1500) 15.07.28"; 4. Terragnoli-Suppi (M. G. 1500) 15.23.01".

Classe da 1500 a 2000 cmc.

1. Gottgens-Rousselle (Triumph) 15.15.07", media Km. 104.708; 2. Fauvel-Laine (Triumph) 15.27.53"; 3. Bousquet (Triumph) 15.27.53"; 4.

ACCESSORI TUTTI

Compressore per 600

Antifurti Bloster per: 103 - 1400 - 1900 - Alfa Giulietta - Con deviatore frecce e luce per 600 e multipla.

Auto radio Aster e Philips Applicazioni e assistenza in luogo

ELETTRODOMESTICI

Frigidaire, scaldabagni, asciugabiancheria ecc.

R. RUVIOLI

Via Camperio 9 - MILANO - Telefono 870.959

Morin J. (Triumph) 16.12.20"; 5. Frilloux-Pagot M. (Triumph) 17.22.00".

Classe oltre 2000 cmc.

1. Guyot (Jaguar) 14.07.15", media Km. 113.095; 2. Wisdom (Austin H.) 15.09.58".

CLASSIFICA GENERALE

1. Castellotti (Ferrari) 11.37.10", media Km. 137.442, (I classe oltre 3000 Sport); 2. Collins-Klementaski (Ferrari) 11.49.28"; 3. Musso L. (Ferrari) 12.11.49"; 4. Fangio (Ferrari) 12.26.50"; 5. Gendebien-Washer (Ferrari) 12.29.58" media Km. 127.765 (I classe oltre 2000 G. T.); 6. Metternich-Einsiedel (Mercedes) 12.36.38"; 7. Siedel-Glockler (Mercedes) 12.38.24"; 8. Pollet-Flamdrax (Mercedes) 12.49.58"; 9. Cabianca (Osca) 12.57.11", media Km. 123.264 (I classe 1100-1500 Sport); 10. Riess-Hermann (Mercedes) 13.06.31"; 11. Sgorbati-Zanelli (Giulietta) 13.06.42", media Km. 121.799 (I classe 1100-1300 G. T.); 12. Becucci (Giulietta) 13.12.41"; 13. Scarlatti (Maserati) 13.19.02", media Km. 119.919 (I classe 1500-2000 Sport); 14. Toselli-Canevaro (Fiat) 13.19.20", media Km. 119.874 (I classe 1600-2000 T. S.); 15. Bonnier-Bo Beesen (Giulietta) 13.20.58"; 16. Bongiasca-Bongiasca (Mercedes) 13.26.05"; 17. Mantovani-Cantusemo Aurelia) 13.26.23"; 18. Persoon-Blonquist (Porsche) 13.32.54", media Km. 117.874 (I classe 1300-1600 G. T.); 19. Maggiorelli-Parenti (Fiat) 13.35.03"; 20. Behra (Maserati) 13.34.09"; 21. Sassi-Shon (Fiat) 13.38.12"; 22. Nathan-Kaisen (Porsche) 13.40.07"; 23. Strahle-Greger (Porsche) 13.40.29"; 24. Giovanardi-Meier (Ferrari) 13.46.35"; 25. Bauer-Grupp (Mercedes) 13.42.20"; 26. Guarnieri-Brancalion (Fiat Zag.) 13.44.57"; 27. Pistoia (Alfa) 13.45.49"; 28. Perdica C. (Maserati) 13.47.17"; 29. Stern-Barbey (Giulietta) 13.47.59"; 30. Mazzi-De Amicis (Alfa) 13.48.22"; 31. Mascarenas-Palma (Mercedes) 13.49.12"; 32. Martin-Converth (Giulietta) 13.49.49"; 33. Marengi-Pezzini (Ferrari) 13.50.15"; 34. Paon (Giulietta) 13.51.41"; 35. Ficaì P.-Ficaì P. (Giulietta) 13.55.18"; 36. Lena P. (Alfa) 13.55.48"; 37. Pellegrini-Bagatti (Fiat) 14.01.33"; 38. Nataloni-Passerini (Aurelia) 14.03.23"; 39. Fabi-Pagliacci (Fiat) 14.05.46"; 40. Guyot (Jaguar) 14.07.15", media Km. 113.095, (I clas. vet. car. ap. lim. prez. oltre 2000); 41. Lissman (Porsche) 14.08.04"; 42. Acutis (Giulietta) 14.08.54"; 43. Grazioli-Gabaldo (Giulietta) 14.13.42"; 44. Rota (Alfa) 14.15.55"; 45. Hershbaumer-Peristi (Giulietta) 14.15.57"; 46. Favoni (Fiat) 14.16.32"; 47. Ferrini-Rabuffi (Fiat Zag.) 14.19.40"; 48. Fabregas-Pantaleoni (Giulietta) 14.20.57"; 49. Heuberger S.-Heuberger W. (B. M. W.) 14.21.50"; 50. Guidetti-Lampugnani (Siata) 14.22.04".

(seguono altri 128 classificati).

Gran Premio Tazio Nuvolari sul tratto Cremona - Brescia

CLASSIFICA GENERALE

1. Castellotti E. (Ferrari) in 46.49.4/5, media Km. 169.122; 2. Siedel W.-Glockler (Mercedes) 47.08.1/5, media Km. 168.022; 3. Gendebien S.-Washer (Ferrari) 49.32", media Km. 159.892.

TURISMO E G. T. DI SERIE

Classe 750

1. Michy M. (Renault) in ore 1.02.05" media Km. 127.576 — Classe da oltre 750 a 1000 cmc.: 1. Manzoni R. (D.B.) 1.02.53, media 125.907 — Classe da 1000 a 1100 cmc.: 1. Merlo N.-Facetti F. (Fiat Zagato) 58.18 e 3/5, media Km. 135.825 — Classe da 1100 a 1300 cmc.: 1. Sgorbati R.-Zanelli (Alfa Giul.) 52.09.00, media 151.869 — Classe da oltre 1300 a 1600 cmc.: 1. Nathan (Porsche) 54.21 e 1/5, media 145.715. — Classe da oltre 1600 a 2000 cmc.: 1. Guarnieri M.-Brancalion D. (Fiat Zagato) 52.45 e 4/5, media 150.104 — Classe oltre 2000 cmc.: 1. Siedel W.-Glockler (Mercedes) 47.08 e 1/5, media 162.022.

GRUPPO VETTURE SPORT

Classe fino a 750 cmc.:

1. Martoglio P. (Stanguellini) 1.02.43" e 4/5 media Km. 126.256 — Classe da oltre 750 a 1100 cmc.: 1. Brandi A. (Osca) 1.05.26" e 3/5, media 120.989 — Classe da oltre 1100 a 1500 cmc.: 1. Cabianca G. (Osca) 53.43 e 4/5, media Km. 147.403 — Classe da oltre 1500 a 2000 cmc.: 1. Scarlatti G. (Maserati) 56.35 e 1/5, media Km. 137.962 — Classe da oltre 2000 a 3000 cmc.: 1. Wisdom J. (Austin H.) 58.11, media 136.121 — Classe oltre 3000 cmc.: 1. Castellotti E. (Ferrari) 46.49 e 4/5, media 169.122.



Il venezolano Dos Santos è giunto sì a Brescia fuori tempo massimo, ma qui sull'appendice, ove è stato ritratto dal nostro Millanta, non crediamo sia passato talmente in ritardo da trovare già il percorso completamente riaperto al traffico. Edificante dunque, ai fini della disciplina sul percorso, questa fotografia. Una lunga colonna di vetture si snoda nel senso della gara ma in fondo si vede anche un motociclista che già marcia contro senso.

GRUPPO VETTURE SPORT CON CARROZZERIA APERTA E LIMITE DI PREZZO

Classe fino a 1600 cmc.:

1. Saucken-Bialas (Porsche) 59.36 e 3/5, media Km. 132.863 — Classe da 1500 a 2000 cmc.: 1. Gottgens-Rosselle (Triumph) 59.46 e 4/5, media 132.485 — Classe oltre 2000 cmc.: 1. Guyot (Jaguar) 57.53 e 3/5, media Km. 136.803.

La classifica all'indice di prestazione

1. Michy (Renault) p. 636; 2. Sgorbati (Alfa Giul.) 646; 3. Becucci (Alfa Giul.) 651; 4. Castellotti (Ferrari) 652; 5. Bonnier (Alfa Giul.) 656; 6. Thiele (Fiat Abarth) 657; 7. Manzoni (D.B.) 658; 8. Cotton (Panhard) 661.5; 9. Collins (Ferrari) 661.9; 10. Cabianca (Osca) 668.

Classifica Premio Giornale di Brescia - Corrado Orazi,,,

1. Siedel-Glockler (Mercedes) temp. tot. 12.33.24"; - Brescia-Roma 6.19.28"; - Roma-Brescia 6.18.56"; - differenza 0'32"; 2. Metternich-Einsiedel (Mercedes) temp. tot. 12.35.38"; - Brescia-Roma 6.16.10"; - Roma-Brescia 6.20.28"; - differenza 4'38"; 3. Collins-Klementaski (Ferrari) temp. tot. 11.49.28"; - Brescia-Roma 5.51.03"; - Roma-Brescia 5.58.20"; - differenza 7.2.

Classifica "Gran Premio Campari,,

Tratto: Brescia-Roma Km. 874 1. Castellotti (Ferrari) 5.41.39" media 153.557; Tratto: Roma-Brescia Km. 723 1. Castellotti (Ferrari) 5.58.20", media 121.060.



La squadra ufficiale delle Renault « Dauphine » che hanno conseguito un successo davvero rimarchevole nella durissima gara bresciana da sinistra i piloti, Paul Frere, Jean Redele, M.le Gilberte Thirion, Maurice Trintignant e Louis Rosier.