



Nella tradizionale e caratteristica cornice, si succedono le partenze della Mille Miglia. E' di scena sulla passerella il « Caballo de Hierro Mk II », che per altro non è stato mai in gara per la vittoria.

LA XXIV MILLE MIGLIA NELLE SUE EMOZIONANTI VICENDE

(Da uno dei nostri inviati)

L'entusiasmo e la capacità degli organizzatori bresciani, non hanno trovato una contropartita in questa ventiquattresima edizione della Mille Miglia, che le vittime di Guidizzolo hanno messo in dubbio persino le funzioni tecniche e sportive di questa corsa, la quale ha voluto conservare nella sua formula tutto quello che d'arcaico esiste ancora nel nostro sport. I nostri lettori conoscono già il nostro punto di vista, espresso chiaramente dal nostro Direttore nel numero scorso, perciò ci sembra inutile ritornarci sopra; ricorderemo soltanto come l'epoca eroica della Mille Miglia sia già stata superata quando su delle strade come quelle italiane vengono lanciati bolidi sport, capaci di superare i 300 chilometri all'ora.

Fra tutte le prove del Campionato del Mondo Sport, la Mille Miglia è la sola gara che non si svolge in circuito, dove le condizioni di sicurezza per il pubblico possono essere applicate integralmente; non è più possibile lasciare gli spettatori sul bordo della strada abbandonati a se stessi, alla passione, al « folle » entusiasmo, che fa dimenticare il pericolo che incombe al passaggio di ogni macchina. Quest'anno l'organizzazione è stata migliore del solito, i servizi d'ordine lungo il percorso più accurati e precisi, ma su 1.600 km. di strada vi può essere sempre qualche « crepa », un momento di rilassatezza e l'impostazione stessa della grande corsa non permette questo.

Pertanto per far sì che lo sport dell'automobile possa vivere anche in Italia, possa continuare la sua proficua opera di propaganda e di banco di prova per costruttori e sportivi, è necessario che anche la Mille Miglia si evolva, compia quella profonda trasfor-

mazione interna, da tutti desiderata e da tutti auspicata e che si sarebbe dovuto fare prima. Improvvisazione e passione, i due fattori che hanno tenuto in piedi sino ad ora la Mille Miglia non debbono più sussistere; lo ripetiamo ancora una volta: « è per il bene di tutto lo sport automobilistico ».

Uno dei massimi problemi della Mille Miglia è quello dell'eliminazione dei « prototipi », di questi mostri meccanici, che non hanno ragione di esistere, perché impossibili d'acquistare per qualsiasi persona, e ben difficili da guidare anche per i più abili piloti che oggi può offrire il nostro campo sportivo. Lo stesso incidente che ha colpito Moss, a nostro avviso è stato significativo. La rottura del pedale del freno è avvenuta in una curva dove non era necessario agire violentemente su questo organo, ma cosa sarebbe successo se essa fosse avvenuta in una curva od in un tratto di strada accidentato dove era necessario agire violentemente e rapidamente? E la rottura di questo organo importantissimo, non è forse dovuta all'alleggerimento spinto all'eccesso di molte parti meccaniche delle vetture? Sono nostre supposizioni ma che potrebbero avere anche un fondo di verità, quando si pensi che per ottenere la massima potenza in questi mostri, si cerca di ridurre il peso ovunque. Le vetture sport della formula attuale non sono fatte per la Mille Miglia, mentre le Gran Turismo, macchine costruite per la strada e non per le competizioni da circuito, macchine dove gli alleggerimenti non sono mai spinti all'eccesso ma rien-

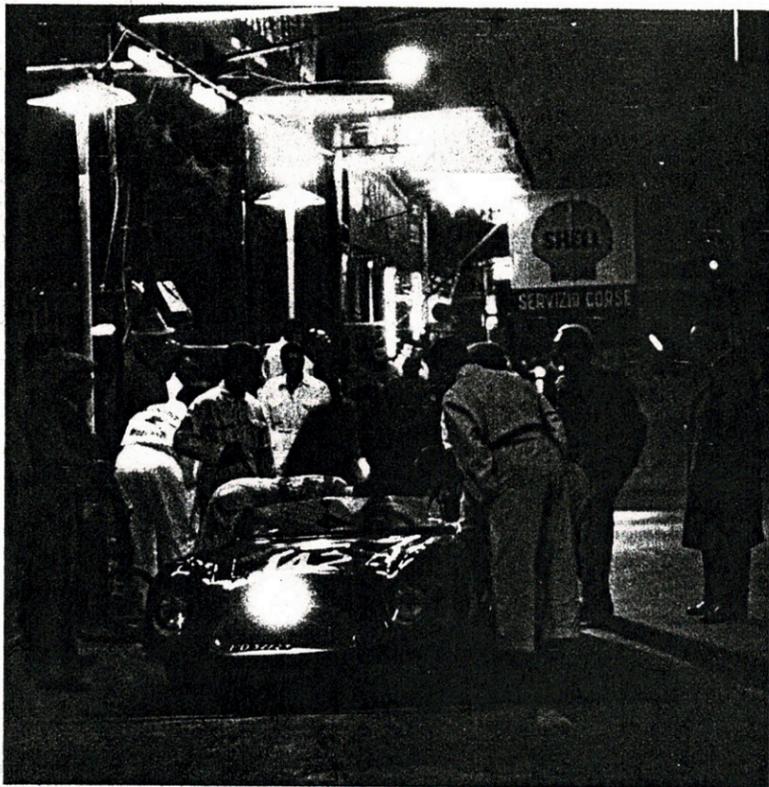
trano sempre nei limiti di sicurezza, dove il costruttore non ha ricercato soltanto di ottenere delle prestazioni sbalorditive, ma anche il massimo di confortevolezza, rientrano perfettamente — sempre che non si ecceda anche qui nelle potenze — nelle caratteristiche della Mille Miglia.

E non ci si venga a dire che lo spettacolo — se la parte spettacolare si vuol considerare — perderà in tal modo di interesse. Siamo fermamente convinti che le prestazioni delle Ferrari « 250 G.T. », delle Alfa « Giulietta SV. » o « berlina », delle Porsche « 1600 cc. », delle Fiat « Abarth-Zagato », delle Lancia « Appia Zagato » e potremmo continuare per un pezzo, possono suscitare le stesse discussioni sia sportive e sia tecniche che i bolidi della « Sport » e che meglio sul piano tecnico si potrebbe servire la causa dell'industria automobilistica, trattandosi di mezzi in commercio ed in regolare circolazione.

Ferrari ha vinto ancora una volta ed è stata una vittoria netta, sicura sin dalle prime battute, sin da quando la Maserati « 4500 cc. » di Moss è stata costretta al ritiro per la rottura del pedale del freno, una « panne » stupida, se si vuole, ma che avrebbe potuto avere delle conseguenze rimarchevoli se, come abbiamo detto, si fosse verificata in altre condizioni ed in altro luogo. Da questo momento la Ferrari aveva la corsa in tasca, tanto più che anche la Maserati « 3500 cc. » di Hermann era stata messa tosto fuori gara per un incidente meccanico. Prima Collins dominava incontrastato per due terzi della gara, poi Taruffi subentrava a

Collins al primo posto, e dire che il romano stava per cedere a Bologna per noie al cambio della sua macchina, se non fosse intervenuto lo stesso Enzo Ferrari per spronarlo a continuare. Il cedimento di Collins, il rallentamento forzato di Taruffi, hanno fatto sì che la media generale — che sembrava dovesse cadere — sia stata invece di circa 5 km/h inferiore a quella record stabilita nel 1955 da Stirling Moss con la Mercedes. Ma forse se Collins fosse rimasto in gara, anche per lui la media record sarebbe stata un sogno soltanto, che i tempi riportati dalla nostra tabellina (vedi pag. 22) sui tratti Firenze-Bologna e Bologna-Brescia, lasciano molti dubbi su questa possibile prestazione record da parte di Collins.

Considerando questi tempi parziali, ciò che colpisce più di tutto è la prestazione della Ferrari « 250 G.T. » di Olivier Gendebien e del suo partner Jacques Washer, giunta terza assoluta a circa otto minuti dal vincitore Piero Taruffi e che ha confermato come queste magnifiche vetture del costruttore di Maranello siano capaci di prestazioni formidabili, simili — se non superiori — a quelle delle più potenti vetture Sport. I tempi parziali dei due ultimi tratti dicono infatti che Gendebien nel tratto Firenze-Bologna ha segnato un tempo inferiore allo stesso Collins e nel tratto Bologna-Brescia un tempo superiore di soli 22" al tempo migliore stabilito da Giorgio Scarlatti che pilotava la Maserati « 3000 ». Ma se non bastasse questo, Olivier Gendebien ha conquistato anche il primo posto nel « Gran Premio Nuvolari » segno di un pieno rendimento della macchina. Vincere a 199 km/h di media questo Gran Premio con una macchina Gran



Suggestiva scena notturna ad un controllo rifornimento. E' di turno la Stanguellini 750 cc. di Luigi Zannini, che un incidente meccanico toglierà di gara.

Turismo, non è impresa da tutti e conferma ancora di più quanto abbiamo scritto in precedenza e cioè che le Gran Turismo sono capaci di dare risalto alle prestazioni di un asso, di entusiasmare la folla e di fornire risultati tecnici di grande rilievo.

Una conferma si è avuta anche nella prestazione di von Trips, che ha saputo dosare le sue forze e quelle della macchina che gli era stata affidata. Umberto Maglioli nel tratto Firenze-Bologna ha fatto registrare il quarto miglior tempo, mentre nel tratto successivo Bologna-Brescia ha marciato alla media di km/h. 170, cioè superiore alla stessa media stabilita in questo tratto da von Trips su Ferrari « 3800 cc. », pur disponendo dei soli 1500 cc. della sua Porsche.

L'esame di tutti i tempi riportati dalla nostra tabellina è interessante, soprattutto per quanto riguarda il tratto Firenze-Bologna, dove le asperità della Futa e della Raticosa hanno livellato tutte le potenze, tanto che tra il primo — Gendebien — e l'ultimo della nostra tabella — Perrier

— vi è uno scarto di velocità del 10 per cento circa. La Ferrari « 2000 cc. » di Munaron anzi, ha segnato una media inferiore alle meno potenti Lancia « Appia-Zagato », Porsche « 1500 G.T. », Renault « 850 », Fiat « Abarth 750 » e Alfa « Giulietta S.V. ». Di queste vetture, quella che ha veramente sbalordito è stata la Fiat « Abarth 750 » di Thiele, che è giunta al traguardo finale dopo 1597 km. con un tempo superiore, ad esempio, di soli 3' rispetto all'O.S.C.A. « 750 cc. » di Rigamonti.

Come considerazione generale, dobbiamo qui far rilevare soprattutto la prestazione delle Fiat « Abarth », di soli 750 cc. di cilindrata, le quali avendo iniziato con la coppia dei fratelli Gianni la gara ad un ritmo sostenutissimo, facevano presagire ad un loro rapido ritiro. Invece non soltanto questo non si è avverato, ma Thiele, Guarnieri e Gianni, sono arrivati al traguardo finale in tempi nettamente inferiori rispetto, ad esempio, alla D.B. Panhard ed alle Renault

« Dauphine » di cilindrata superiore alle creazioni italiane. Infatti al traguardo di Brescia: Thiele (« Abarth ») è giunto in 13.32'33"; Guarnieri (su « Abarth ») in 13.38'40"; Gianni (su « Abarth ») in 13.45'57"; Vidilles (D. B. Panhard) in 14.47'42"; Frère (su « Renault ») in 13.47'55". Quindi la supremazia dell'industria francese, che in passato era stata netta in questa classe, ora è stata sostituita da quella italiana, cosa che si è verificata anche nella già citata classe Sport 750 dove Rigamonti sulla bolognese O.S.C.A. di 750 cc. ha nettamente battuto le D.B. Panhard di Hemard e di Chancel, ad una media di oltre 118 km/h.

Interessante è stata la prova del nostro collega Paul Frère, che ha portato al primo posto alla media di 115 km/h. la sua Renault « Dauphine » nella Turismo speciale e che nel tratto di 107 km. tra Firenze e Bologna, comprendente i passi della Futa e della Raticosa ha corso alla media di km/h. 90, cioè superiore di quasi 800 metri alla media fatta segnare da Munaron sulla Ferrari « 2000 cc. ».

Le vetture Gran Turismo insomma, hanno fornito delle prestazioni che dovrebbero far meditare ed a lungo i soloni della nostra regolamentazione sportiva.

La lotta nelle varie categorie e classi

LA 750 TURISMO E G. T.

Su 35 punzonati in questa classe, 33 prenderanno il via. Netto predominio delle Fiat « Abarth » pilotate dagli specialisti di questa classe Gianni, Thiele, la coppia Crivellari-Nardari, Marino Guarnieri ed altri. Il primo controllo posto a Ravenna, dà in testa Marino Guarnieri che transita in questa città dopo 2.19'58" alla media di km/h. 129,888. A soli 1'19" però lo segue Vittorio Gianni, seguito nell'ordine da Mantovani, Thiele, Crivellari-Nardari, Zanotti. La media come si vede è altissima e a molti fa dubitare sulla tenuta alla distanza di queste minuscole vetture. Rotti gli indugi e favorito da un passaggio a livello chiuso che ha arrestato la marcia di Guarnieri, a Pescara passa in testa Gianni che transita in ore 4.52'35" alla media di km/h. 129,193. Guarnieri è stato superato anche da Mantovani, mentre Thiele è quarto. Sta rinvenendo fortissima la coppia Crivellari-Nardari distaccata dai Gianni di 13".

Nel successivo tratto Guarnieri impegnandosi a fondo riuscirà a ridurre il suo distacco dai Gianni e superato Thiele passerà in seconda posizione. Al controllo de L'Aquila i passaggi avvengono nel seguente ordine: Gianni 5 ore 45'33" media km/h. 126,754;

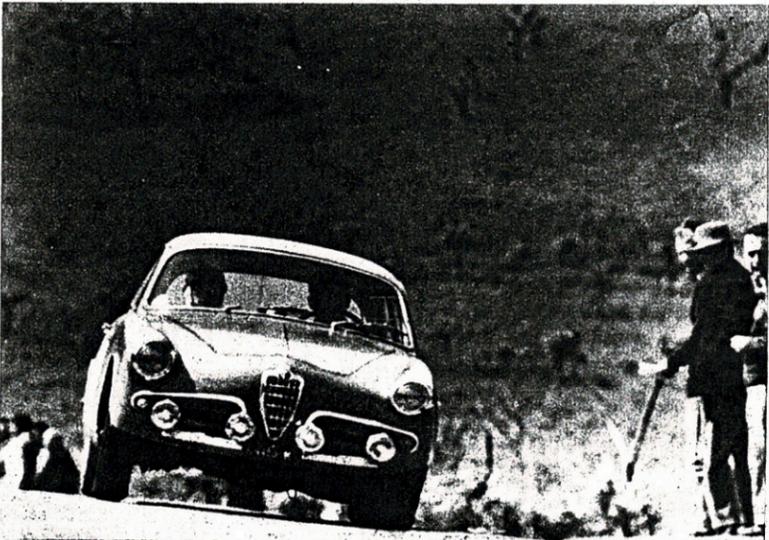
Guarnieri 5 ore 48'33"; Thiele 5 ore 50'53"; Mantovani 5 ore 53'32"; Crivellari-Nardari 5 ore 59'45". Continuando la sua azione, e favorito anche da un lieve incidente che ha colpito la coppia genovese, Guarnieri a Roma passa primo con 2' di vantaggio su Thiele, mentre i fratelli Gianni sono retrocessi, al terzo posto, seguiti da Crivellari-Nardari che stanno lottando per non essere sopraffatti da Zanotti che è alle loro ruote.

Dopo Roma l'americano Thiele parte all'attacco e non solo recupererà il tempo perduto nei confronti di Guarnieri, ma a Firenze transiterà primo con ben 5' di vantaggio sul rodigino e quasi 11' nei confronti dei fratelli Gianni. Le posizioni sono destinate a non mutare nel tratto veloce successivo cosicché al traguardo di Brescia Thiele sarà primo alla media di km/h. 117,925, Marino Guarnieri secondo a 6', Vittorio e Luciano Gianni terzi a 13' dal vincitore.

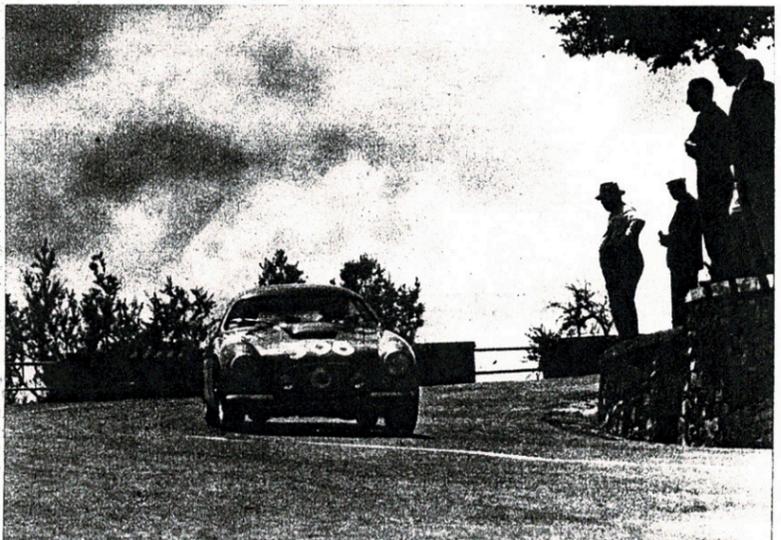
Considerazioni sulle prestazioni di queste Fiat « Abarth » le abbiamo già fatte nel commento generale; si tratta cioè di macchine che ormai hanno già raggiunto il loro optimum funzionale, capaci di prestazioni nettamente superiori a quelle di macchine di maggiore cilindrata. Sono effettivamente delle Gran Turismo che bene si adattano a qualsiasi genere di percorso. Dei piloti: Thiele, Marino Guarnieri ed i fratelli Vittorio e Luciano Gianni a nostro avviso sullo stesso gradino di parità, come bravura, coraggio e decisione. Peccato che un incidente al Gianni abbia rallentato la loro marcia e che Guarnieri sia stato fermato per ben due volte da passaggi a livello chiusi. Una parola di lode meritano anche i torinesi Luino e Costa che hanno portato al quarto posto in questa classe l'« Abarth-Vignale » al suo debutto in competizione, Zanotti, Poltronieri e Crivellari-Nardari, coppia affiatissima essa pure ostacolata dai famigerati passaggi a livello. 20 sono stati i classificati in questa classe, mentre tre sono giunti fuori tempo massimo.

LA FINO A 1000 CC.

In questa classe l'industria francese è schierata compatta: D.B., Renault e Panhard si presentano al completo nella classe creata apposta per loro. Su tutti i piloti in campo si ergerà, denunciando una netta superiorità, J. Vidilles, che transitato primo al traguardo di Ravenna alla media di km. ora 131,946 non abbandonerà più questa posizione sino alla fine, vanamente inseguito da Perrier che passa al secondo posto sia al traguardo di Ravenna, sia a quello di Pescara, sia a quello de L'Aquila e sia a quello di Roma. A Firenze sembra che Perrier debba superare Vidilles, ma successivamente Perrier sarà costretto al ritiro per



Splendida prova è stata quella fornita dalle Alfa Romeo « Giulietta S.V. » soprattutto per merito della coppia francese Martin con la gentile signora Convert.



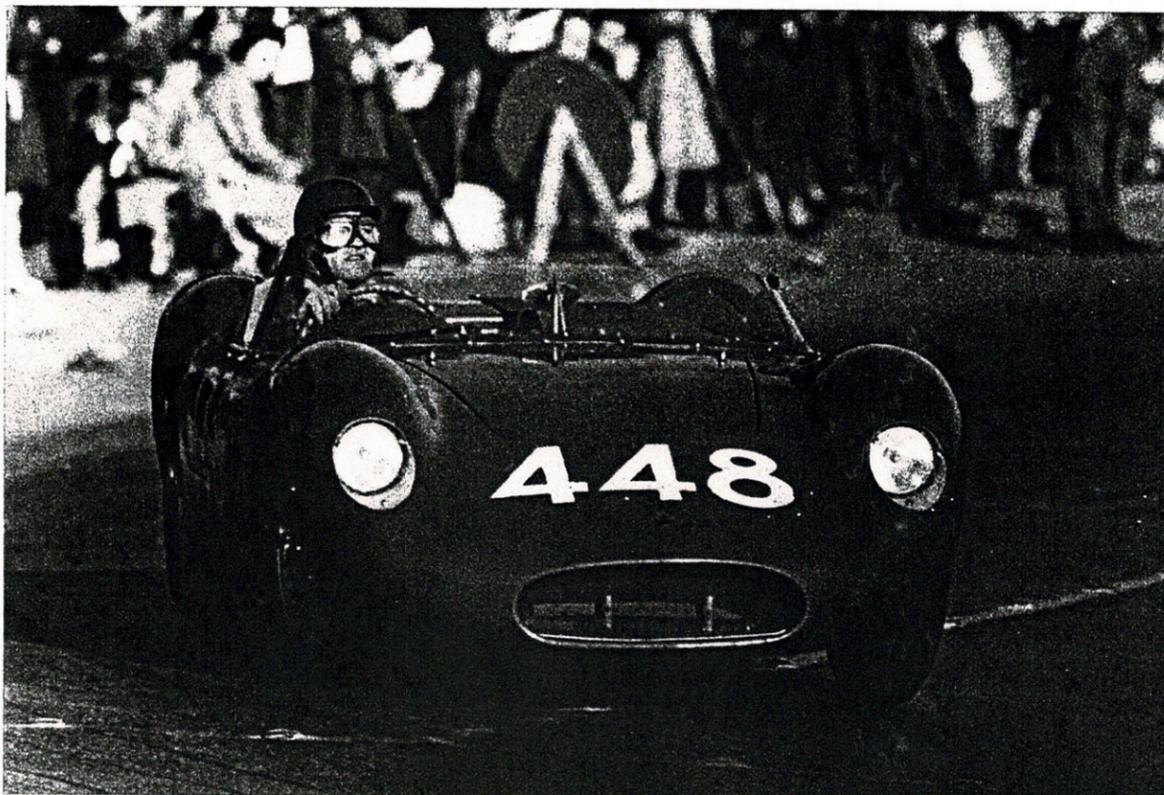
Nobile-Cagnana, hanno portato alla vittoria nella classe « fino a 2000 » Gran Turismo l'anziana ma sempre valida Fiat « 8 V » carrozzata e preparata da Zagato.

aver chiesto troppo alla sua D.B. e Vidilles porterà al traguardo finale vittoriosa l'altra D.B. in gara. Ottima in questa classe è stata la prova di Paul Frère terminato al secondo posto e rinvenuto fortissimo alla distanza dopo aver rimesso in sesto la sua vettura che aveva denunciato un guasto alla frizione prima di Ravenna. Altri degni di menzione Garnache-Sellier, Picart, Justamond e Michy. Sfortunati Sala-Vigliani su Renault « Dauphine » giunti ottavi dopo varie peripezie di « ordine meccanico ». Su 12 piloti giunti alla fine, 2 sono arrivati fuori tempo massimo.

LA FINO A 1300 CC.

In questa classe schieramento in forze delle Alfa Romeo « Giulietta S.V. », che nella passata edizione avevano impressionato tutti per la loro condotta di gara e per le alte medie che, soprattutto per merito di Gorza prima e di Sgorbati poi, avevano fatto registrare. Come numero di partecipanti è stata la classe più numerosa e cioè ben 86 partenti dei quali il 56,9% è giunto alla fine. In questa classe gareggiavano pure le Lancia « Appia Zagato » che però fruivano di una classifica a parte nella classe « sino a 1100 cc. ». Attesi alla prova del fuoco i vari Gorza, Abate, mentre qualche cosa di buono ci si attendeva anche dal greco Spiliotackis, da Galluzzi e da Grazioli. Ben poco credito al via, non lo nascondiamo, si dava agli equipaggi stranieri, numerosi con le nostre « Giulietta S.V. », ma certamente meno preparati e meno conoscitori del percorso. Previsioni che poi alla resa dei conti, e cioè sul traguardo di Brescia, si rivelarono errate.

Egidio Gorza, riconfermando una superiorità netta in questa classe è il primo a transitare a Ravenna con il tempo di 2 ore 06'02" alla media di 144,246 km/h. Lo seguono nell'ordine distaccati di un paio di minuti Grazioli, Guarnieri, Franceschetti, Ada Pace (che sta conducendo una bella gara) e Lanzini-Stanga che vanno assai forte. Il bellunese Gorza anche a Pescara transita primo alla media di km/h. 145,365, seguito da Guarnieri a 3'. E' rinvenuto Laureati passato in terza posizione, mentre Grazioli è passato in quarta. Un banale guasto allo spinterogeno però eliminerà prima de L'Aquila Gorza, mentre Guarnieri per irregolarità di funzionamento del motore continuerà a perdere terreno. Cosicché in questa città transitano nell'ordine: Laureati (5.19'56") e Spiliotackis (5.20'04"). Si va intanto facendo luce Martin in coppia con la gentile signora Convert, che dalle ultime posizioni sta risa-



Sfortunata prestazione quella di Franco Bordini, che partito velocissimo con la sua Maserati « 2000 cc. » transitava sesto assoluto al controllo di Ravenna; un sopravvenuto guasto meccanico lo costringeva successivamente al ritiro.

lendo la classifica ed a Roma, la coppia francese transita terza dietro a Laureati ed a Grazioli. L'offensiva di Martin-Convert continua, tanto che a Firenze transitano secondi dietro a Laureati e dinanzi a Spiliotackis che precede a sua volta Grazioli, Pistoia e Lanzini.

Al controllo di Bologna Laureati è sempre primo, ma il suo vantaggio su Martin-Convert è di soli 11". Tutto si deciderà in velocità nel tratto successivo. E' stata una lotta palpitante tra i due che proprio sul traguardo finale di Brescia si deciderà a favore di Martin-Convert, giunti con una macchina in perfette condizioni funzionali, mentre Laureati finito terzo ci dirà di non aver potuto spingere a fondo sul finale per irregolarità di funzionamento della sua Alfa Romeo « Giulietta S.V. ». Predominio quindi assoluto dell'industria italiana in questa classe e dei piloti stranieri: dei vincitori Martin-Convert e di Spiliotackis-Zanonos giunti terzi. Bene ha

fatto Grazioli, una lieta sorpresa Lanzini-Stanga finiti quinti, una speranza G. Carlo Fraccari, un'assoluta certezza Carlo Abate.

In questa classe le Lancia « Appia » occupano la 17ª e la 18ª posizione.

LA FINO A 1600

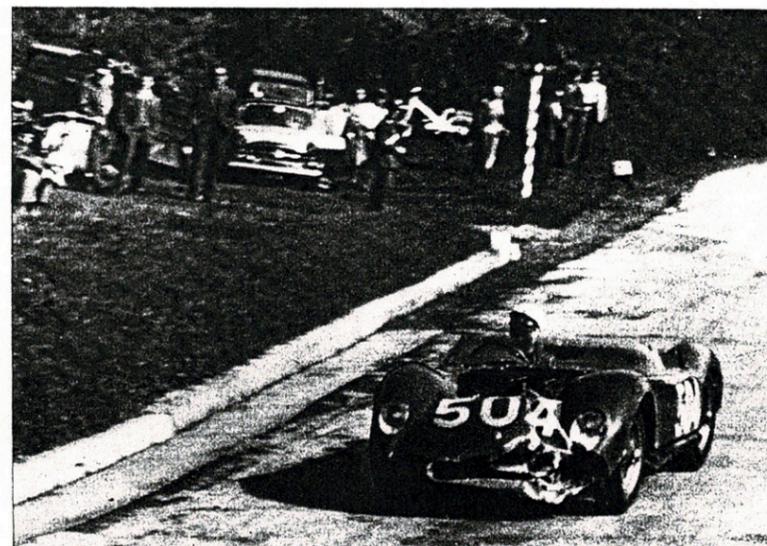
Le Porsche hanno condotto la gara a loro piacimento in questa classe, tanta è stata la loro superiorità di fronte alle solitarie Sunbeam, Peugeot ed M. G. Neppure il fattore agonistico fra i vari piloti, ha tenuto vivo l'interesse della lotta in questa classe, ché dopo una sfuriata iniziale di Persson che a Ravenna è transitato alla media di km/h. 146,376, in prima posizione si è insediato Strahle, posto che non abbandonerà più sino alla fine. Suoi degni rivali Lissman e Walter finiti al secondo e terzo posto. Le medie raggiunte appaiono formidabili.

LA FINO A 2000 CC.

Contro le Fiat « 8V », le Alfa « 1900 cc. », le Citroën « DS 19 » — alle quali però si dava poco credito — e le Triumph. Al primo controllo e cioè a quello di Ravenna è Scarfiotti a transitare primo con la Fiat « 8V Zagato » che fu già di Elio Zagato alla media di 145,828 km. orari. A 3' da Scarfiotti transita Travaglini, seguito da Nobile, Nancy Mitchell, Morin, Aumas, Acutis, Vasaturo, Fona ed Avorio. Prima di Pescara si ritira però Scarfiotti ed in prima posizione in questa città passa Travaglini (4.25'77"), seguito da Nobile e da Avorio che è rinvenuto fortissimo. 42" separano Travaglini da Nobile e 10" Avorio da Nobile. Nella città de L'Aquila, Nobile ha però già recuperato lo svantaggio nei confronti di Travaglini ed anzi passa con leggero margine di vantaggio sul diretto rivale: 38". Terzo è sempre Avorio, seguito da Vasaturo e



Unica concorrente e vincitrice della « compiacente » classe « 750 cc. » della categoria Turismo Preparato, la piccola vettura svedese SAAB di Lohmander.



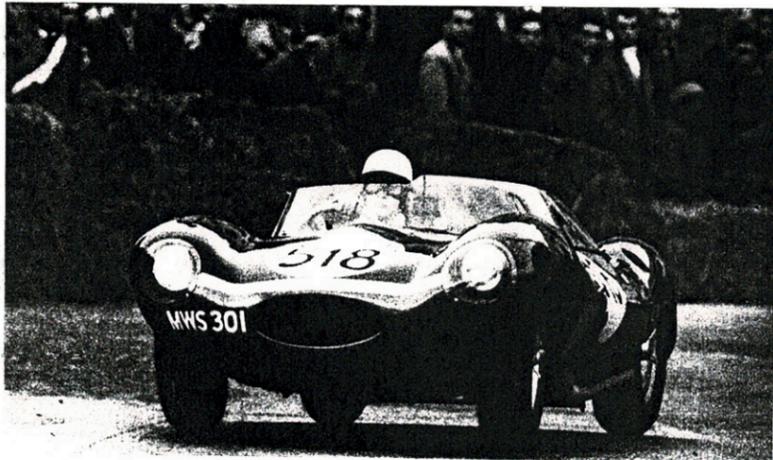
Pur con una macchina malconca a causa di un'uscita di strada, Nando Pagliarini ha portato a termine la gara con la Maserati finendo al sesto posto di classe.

Morin. Lotta sul filo dei secondi tra Nobile e Travaglini tanto che a Roma, Travaglini ha nuovamente superato Nobile e passa per la capitale con un solo secondo di vantaggio. Ma Travaglini ha forse chiesto troppo alla sua macchina ed a Firenze transita in terza posizione preceduto oltre che da Nobile — che è primo in questa classe — anche da Avorio. Posizioni immutate a Bologna: Nobile, Avorio, Travaglini, Aumas e Nember; il tratto successivo non muterà fisionomia alla classifica che sul traguardo finale vede sfrecciare primo Nobile.

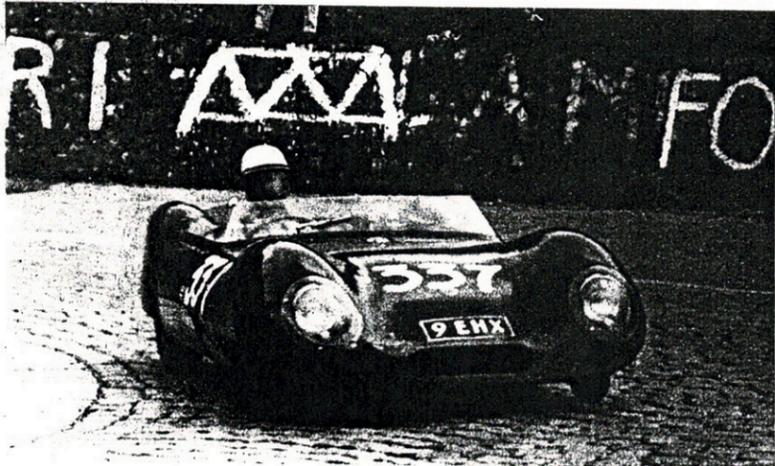
Come risulta da queste nostre brevi note di cronaca, la lotta è stata emozionante anche per noi che l'abbiamo

tissime Mercedes «300 SL». Ed in questa classe è stato il trionfo incontrastato delle Ferrari, che alla fine hanno conquistato i primi sei posti della classe. La stessa media generale fatta segnare alla fine da Gendebien (km/h. 150,688) indica esaurientemente la maestria del pilota e la perfezione del mezzo meccanico in suo possesso.

Il migliore dopo Gendebien, il genovese Camillo Luglio finito al secondo posto a 51' (!) dal belga. Per chi conosce la maestria di Luglio e la sua perfetta conoscenza della macchina, forse può apparire eccessivo questo distacco, ma in questa edizione delle Mille Miglia contro Gen-



La partecipazione inglese alla «XXIV Mille Miglia» è stata notevole ma con scarsi risultati. Nella classe oltre 2000 cc. sport ha lottato onorevolmente la Jaguar n. 518 di Ron Flockhart che a Pescara si trovava in settima posizione assoluta, ma che è poi stata costretta al ritiro. La Lotus «1100 cc.» n. 337 di Gregor Grant noto giornalista britannico specializzato, è scomparsa verso la fine della corsa per rottura del serbatoio di carburante dopo essere stata dominata dalla velocissima e agile O.S.C.A. «950 cc.» di Guido Cabianca.



vissuta a distanza ed ha premiato il migliore in ordine assoluto. Ciò non toglie però che anche Travaglini sia stato meritevole di vittoria. Ottime le prestazioni di Jvanhoe Avorio e di Aumas. La Fiat «8V Zagato» si è così ancora una volta imposta, davanti all'Alfa «1900 cc.» giunta seconda per merito di Avorio. La prima Citroën «DS. 19» è giunta sesta ed era guidata da Bourillot, mentre Chiron su di un'altra Citroën «DS. 19» è giunto ottavo.

LA OLTRE 2000 CC.

Il capolavoro di questa classe ha nome Olivier Gendebien, che coadiuvato magnificamente da Washer, ha condotto per 1600 km. continuamente al primo posto di classe, ed insidiando anche il primato nella classifica generale, la Ferrari «250 GT», macchina che ormai non conosce più rivali, neppure nel forte campo delle temu-

debien scatenato non vi era nulla da fare o soltanto da tentare. Da tener presente poi che la macchina di Gendebien possedeva qualche cavallo in più di quella di Luglio.

Una autentica sorpresa è stata la prestazione di Ippocrate — alias Ferrario —; il triestino partito subito deciso, tanto che a Ravenna era già terzo di classe dietro i due fortissimi avversari, ha impressionato assai bene soprattutto perché era la prima volta che egli correva con una vettura di questa potenza. E' giunto alla fine terzo di classe e settimo assoluto, precedendo più sperimentati e spericolati piloti, segno di una maturità e di una condotta di gara veramente ottima.

Come abbiamo detto Gendebien ha dominato questa classe sin dalle prime battute; a Ravenna era primo con il tempo di 1.44'33", seguito a 5' da Luglio e da Ippocrate, Crivellari, Scotti, Buticchi e Kammamuri. A Pescara sempre primo Gendebien, ma il distacco da Luglio era aumentato a 14'

TEMPI PARZIALI DELLA XXIV MILLE MIGLIA

	FIRENZE-BOLOGNA (Km. 107)		BOLOGNA-BRESCIA (Km. 319)	
Gendebien (Ferrari 250 GT)	1.4'40"	99,500	1.50'07"	173,000
Scarlatti (Maserati 3000)	1.7'08"	95,620	1.49'45"	173,500
Collins (Ferrari 4000)	1.8'	94,392	—	—
Maglioli (Porsche 1500)	1.8'17"	93,996	1.51'59"	170,000
Von Trips (Ferrari 3800)	1.8'56"	93,204	2.01'12"	158,100
Martin (A.R. Giulietta SV)	1.9'17"	92,736	2.05'07"	153,900
Thiele (Abarth 750)	1.11'03"	90,500	2.18'44"	138,000
Frère (Renault 850)	1.11'31"	90,000	2.24'00"	133,000
Strahle (Porsche 1500)	1.11'46"	89,424	1.59'45"	159,500
Mantovani (Lancia-Appia)	1.11'57"	89,208	2.14'08"	142,800
Munaron (Ferrari 2000)	1.11'57"	89,208	1.57'51"	162,200
Perrier (DB 850 GT)	1.12'02"	89,100	—	—

N. B. - I tempi indicano le migliori prestazioni fornite da alcuni tipi di macchine in gara.

e quello da Ippocrate a 17'. All'Aquila, dopo il «solitario» Gendebien, ancora Luglio con un distacco aumentato di 17'. A 3' da Luglio, l'avv. Ferrario, seguito da Buticchi, Crivellari, Kammamuri, mentre il primo pilota delle Mercedes è Scotti che transita in settima posizione.

I distacchi a Roma da Gendebien sono: Luglio 25', Ippocrate 28', Buticchi 37'. A Firenze sempre in testa Gendebien con un margine di vantaggio su Luglio aumentato a 29'. Sempre un distacco di circa 3' separa Luglio da Ippocrate. Nelle altre posizioni Buticchi precede Kammamuri, Crivellari tutti su Ferrari, Terzi su Lancia, Capelli su Ferrari e Heuberger su B.M.W.

A Siena posizioni invariate: Gendebien transita con il tempo di 7 h. 20'00", media km/h. 150,136, seguito da Luglio in 7.52'00", Ippocrate 7.54'15".

A Bologna il margine di vantaggio di Gendebien è salito a 43': un crescendo impressionante, che difficilmente trova riscontro in altre classi.

SPORT FINO A 750 CC.

Rigamonti partito fortissimo transita già con la sua guizzante O.S.C.A. 750 cc. in prima posizione a Ravenna nel tempo di 2.15'18", media Km/h. 134,368, vanamente inseguito dalla D. B. di Armagnac che transita già con 4' di ritardo, dalla Fiat-Stanguellini di Martoglio, dalla Panhard di Hemard e dalle altre due O.S.C.A. di Laureati e Laroche. A Pescara il vantaggio di Rigamonti è sceso a 22", per opera di Armagnac (D.B.); intanto si fanno luce anche Maricher e Laureati che salgono rispettivamente in terza e quarta posizione con le O.S.C.A. che rispondono perfettamente alle loro sollecitazioni. Armagnac impegnandosi a fondo nel successivo tratto che porta i concorrenti all'Aquila riesce a superare Rigamonti, cosicché in questa città i passaggi avvengono nel seguente ordine: 1. Armagnac (D.B.) in 5.32'19"; 2. Rigamonti (O.S.C.A.) in 5.32'40"; 3. Laroche (O.S.C.A.) in 5.37'25"; 4. Laureati (O.S.C.A.) in 5 ore 37'50". Tagliati fuori tutti gli altri. Ma forse Armagnac ha chiesto troppo alla sua D.B. ed al controllo di Roma non transiterà, per cui in prima posizione viene a trovarsi nuovamente Rigamonti, seguito dagli altri due alfieri dei colori dei fratelli Maserati: Laureati e Laroche. I distacchi tra questi tre piloti sono minimi.

Da Roma a Firenze si fa sotto Laureau sull'altra D.B. e nella città del giglio il francese transita in seconda posizione dietro a Rigamonti e precedendo Laureati e Laroche. Al controllo di Siena i quattro piloti sono racchiusi nel classico fazzoletto. Ma il tratto successivo era fatale anche per Laureau che doveva ritirarsi per guasto meccanico. Vita facile quindi per i tre dell'O.S.C.A. che giungono

con i seguenti distacchi a Brescia: 1. Rigamonti, ad 1'30" Laroche, ad 11' Laureati. Quarto è Hemard su Panhard.

Come risulta da queste nostre note di cronaca, la supremazia, soprattutto sulla lunga distanza, è stata netta per le nostre macchine, mentre quelle francesi hanno lamentato dei preoccupanti guasti meccanici. Ottimo è stato Rigamonti il quale ha così trovato la sua grande giornata e bene hanno fatto Laroche e Laureati.

SPORT FINO A 1100 CC.

Giulio Cabianca, che doveva partire con l'O.S.C.A. 1500 cc., all'ultimo momento — per la rottura del motore di quest'ultima — è stato fatto partire sulla 950 cc. destinata precedentemente ad Olinto Morolli. Il bolognese ha accettato molto sportivamente questo cambio ed in seguito ha preso il via sull'Alfa Romeo «1900» di Rota. Cabianca non ha avuto rivali, ma ha avuto anch'egli le sue peripezie per il non perfetto funzionamento della macchina e per i rapporti che non erano opportuni e che non gli hanno permesso di rendere al massimo. L'unico che potesse insidiare Cabianca era Siracusa con la nuova Stanguellini «1100 cc.» che essendo peraltro ancora sperimentale ha pagato questo battesimo con il ritiro dovuto a guasto meccanico. Chi si è distinto in questa classe è stato Corrado Manfredini, giunto secondo a 31' da Cabianca, dopo essere risalito dalla settima posizione da lui occupata al passaggio da Ravenna, alla quarta a Pescara, alla terza a Roma, ed alla seconda a Firenze. Un giovane promettente che deve però fare necessariamente il suo tirocinio.

SPORT FINO A 1500 CC.

Partito come un fulmine, Umberto Maglioli sulla Porsche 1500 cc., non è stato più raggiunto dagli avversari e man mano è andato aumentando il suo vantaggio sino a portarlo alla fine, nei confronti del secondo arrivato pure su Porsche, a 40'. Peccato che in questa classe sia mancato il duello con Cabianca che certamente sarebbe stato altamente emozionante ed incerto sino alla fine. Maglioli ha dominato da par suo, in una classe dove di vetture italiane vi era soltanto una Maserati litro e mezzo privata, che non è andata più in su della settima piazza. La media finale di Maglioli è stata di 142,141 km/h. e forse meglio avrebbe potuto fare, se fosse stato maggiormente impegnato. Il secondo e terzo classificato erano pure su Porsche e precisamente il bravissimo Schiller e Ganchen.

SPORT FINO A 2000 CC.

Lotta in famiglia tra le Ferrari « Testa Rossa » in questa classe, che dopo un inizio promettente di Franco Bordini con la Maserati 2000 cc. le macchine di Maranello si sono insediate nelle prime posizioni senza più abbandonarle. Franco Bordini partito fortissimo transita a Ravenna primo di classe alla media di 180,386 km/h. e sesto assoluto, ma successivamente dovrà ritirarsi per guasto meccanico ed al controllo susseguente di Pescara transita in testa Munaron su Ferrari, che finalmente dimostra di essere incappato in una giornata felice. Il tempo di Munaron a Pescara è di 3.51'38"; seconda è un'altra Ferrari, quella di Koechert ad 11', terzo Sbraci, quarto Buichet pure su Ferrari.

Posizioni immutate pure a L'Aquila e così a Roma, dove Munaron transita in 5.46'35". Il suo vantaggio nei confronti di Koechert è aumentato a 13'. Nulla di notevole da segnalare nel tratto successivo se non un aumento del vantaggio di Munaron nei confronti dei suoi avversari che a Brescia sarà di 17' per quanto riguarda Koechert e di 30' nei confronti di Sbraci.

SPORT OLTRE 2000 CC.

Di Taruffi vincitore assoluto e vincitore della massima classe abbiamo già detto, dato che la lotta per l'assoluto corrisponde alla lotta di questa classe. Dobbiamo soltanto qui ricordare la superba prestazione di Giorgio Scarlatti che ad ogni gara va sempre più affinando il suo stile di guida, con una meticolosità ed una costanza che certamente lo condurrà ai migliori successi.

Le prove particolari

Anche quest'anno veniva redatta una classifica all'indice di prestazione, con l'applicazione delle due formule che riportiamo, la prima valida per le vetture Sport e la seconda per quelle delle altre categorie.

$$K = \frac{C}{C + 240} T; \quad K = \frac{C}{C + 280} T;$$

dove « C » = cilindrata effettiva del motore in cmc.; « T » = tempo impiegato a compiere la corsa in minuti primi; « K » = indice di prestazione. La classifica veniva compilata secondo l'ordine crescente e cioè il valore più basso di « K » dava il vincitore. Di questa particolare classifica risultava meritatamente vincitore Olivier Gendebien, Ferrari « 250 GT », con punti 580, seguito da Maglioli su Porsche 1500 cc.,

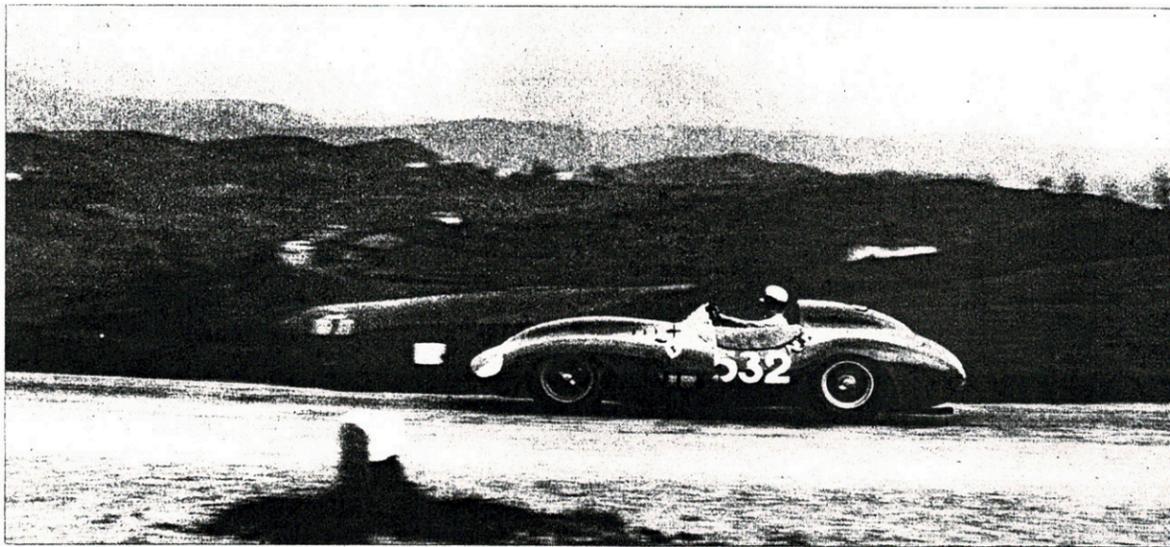


Per il fortissimo Peter Collins — che nella foto vediamo al controllo di Roma con il suo compagno Klemantasky — si è rinnovata la vecchia tradizione: « primo a Roma ma... non arrivato a Brescia ». La sua gara è finita presso Parma.

CONSUNTIVO DELLA XXIV MILLE MIGLIA

Classi	Partiti	Non partiti	Ritirati	F.T.M.	Classificati	% arrivati
750 Tur. e Gran Turismo	33	2	8	3	20	60,6 %
750/1000 Tur. e Gran Tur.	19	—	7	2	10	52,6 %
1100/1300 Tur. e Gran Tur.	86	—	35	2	49	56,9 %
1300/1600 Tur. e Gran Tur.	20	—	5	1	14	70 %
1600/2000 Tur. e Gran Tur.	33	—	14	1	18	54,5 %
Oltre 2000 Tur. e Gran Tur.	29	—	13	—	16	55,1 %
750 Sport	22	1	13	—	8	36,3 %
750 a 1100 Sport	14	—	8	—	6	42,8 %
1100 a 1500 Sport	15	—	5	—	10	66,6 %
1500 e 2000 Sport	16	—	7	—	9	56,2 %
Oltre 2000 Sport	11	—	8	—	3	27,2 %
TOTALE	298	3	123	9	163	54,6 %

N. B. - Nella sottoclasse « fino a 1100 » sono partite 35 macchine, vi sono stati 17 ritiri, 2 F.T.M. e 16 arrivati in una percentuale del 45,7 %.



Un passaggio in piena velocità della Ferrari di Wolfgang Von Trips, che dopo una gara regolare conquisterà meritatamente sul traguardo di Brescia il secondo posto assoluto completando così il successo del « cavallino rampante ».

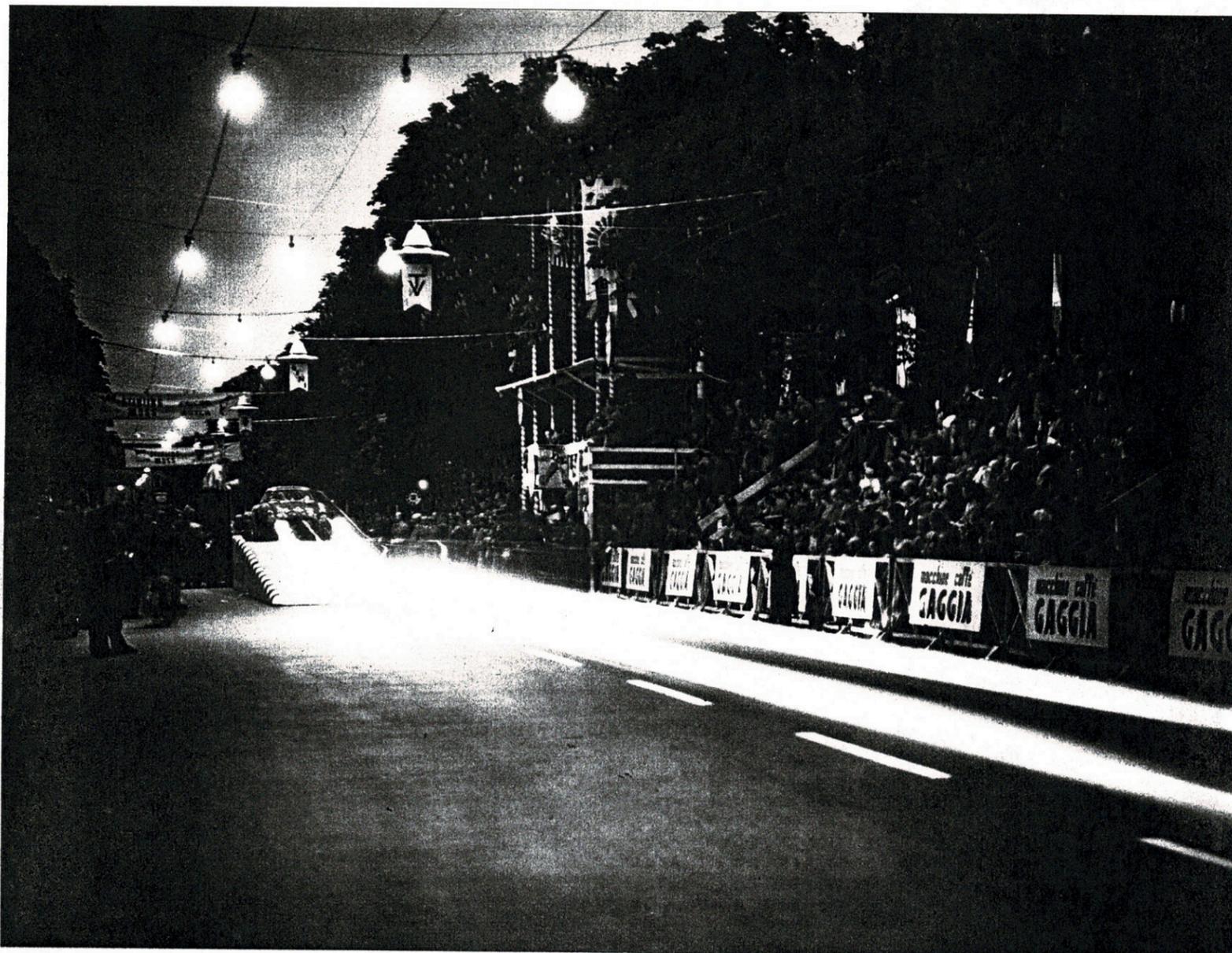
con punti 581, da Taruffi con punti 590 e da Thiele con punti 591.

L'assurda classifica per « Vetture aperte con limite di prezzo », che non ha ragione né tecnica né sportiva di esistere, ha visto classificati nell'ordine: Carnegie su M.G., Wisdom su Austin Healey.

A Gendebien è andato pure il Gran Premio Nuvolari, avendo egli raggiunto nel tratto Cremona-Mantova-Brescia di km. 132, il miglior tempo assoluto e cioè 39'43" alla media di km/h 199,412; al secondo posto si è piazzato Wolfgang von Trips in 40'10" alla media di km/h 197,178 e terzo Taruffi in 40'31" alla media di km/h 195,475. Questa classifica parla chiaro delle possibilità velocistiche e di tenuta delle Gran Turismo nei confronti delle vetture Sport.

LE SOTTOCLASSI

Riserviamo un commento particolare a quella sottoclasse, che ha visto l'affermazione non solo di un nostro promettente giovane pilota, e cioè di Luciano Mantovani, ma anche della nuova edizione della Lancia « Appia » nella veste definitiva datagli dalla Car-



La Fiat «1100»-Zagato di Merlo fotografata in una pittoresca cornice sulle ondulate strade toscane nei pressi di Siena.

Va sorgendo l'alba sulla «XXIV Mille Miglia» aggiungendo una nota ancora più fascinoso al fantasmagorico classico spettacolo delle partenze sul viale Rebuffone a Brescia.

rozzeria Zagato. Mantovani ha vinto a tempo record e cioè a 119,720 km/h, dopo una lotta magnifica lungo tutto il percorso. Gli è stato degno avversario Mandrini che con la Fiat «1100 TV» ha contrastato la marcia di Luciano Mantovani sino a Siena dove è transitato primo, dopo aver conquistato questa posizione ancor prima di Roma. Nel finale è stato però costretto a cedere perché la sua macchina non funzionava più a dovere; ma la sua prestazione dev'essere considerata sul più alto livello non soltanto tecnico ma anche sportivo.

Dopo Mantovani e Mandrini, dobbiamo citare Anselmi («Appia»), Lurani («Appia») e Coppo (Fiat «Zagato»).

Per essere precisi in questo nostro commento, e per avere un panorama completo dei vincitori delle troppe e frazionate classi, riportiamo qui di seguito anche i nomi di questi:

Tra le *Turismo preparate*: classe 750, Lohmander su Saab; classe 1100, Faggi su Fiat; classe sino a 1300, Maurin su Alfa Romeo; classe 1600, Guiraud su Peugeot; classe 2000, Fona su Alfa Romeo.

Tra le *Turismo speciale*: classe 750, Chardin su Renault; classe 1000, Frère su Renault; classe 1100, Mandrini su

Fiat; classe 1300, De Lagenester su Peugeot; classe 1600, Springer su Ford; classe 2000, Aumas su Alfa Romeo; classe oltre 2000, Heuberger su BMW.

Tra le *Gran Turismo di serie preparata*: classe 750, Thiele su Abarth; classe 1000, Vidilles su D.B.; classe 1100, Mantovani su Lancia «Appia»; classe 1300, Martin su Alfa Romeo; classe 1600, Strahle-Linge su Porsche; classe 2000, Nobile-Cagnan su Fiat «Zagato»; classe oltre 2000, Gendebien-Washer su Ferrari «250 GT».

GIANNI MARIN

IL PUNTEGGIO DEL CAMPIONATO DEL MONDO PER MARCHE

(La prima cifra tra parentesi riguarda il punteggio conquistato nella «Mille chilometri di Buenos Aires», la seconda il punteggio delle «12 Ore di Sebring» e la terza quello della «Mille Miglia»).

PUNTEGGIO

1. - Ferrari	p. 19	(8 - 3 - 8)
2. - Maserati	» 17	(6 - 8 - 3)
3. - Jaguar	» 7	(3 - 4 - 0)
4. - Porsche	» 2	(0 - 0 - 2)
5. - OSCA	» 1	(1 - 0 - 0)

LA CLASSIFICA

XXIV MILLE MIGLIA - A. C. BRESCIA - 12 MAGGIO

Categoria Turismo e Gran Turismo

Classe 750 cc.

1. Thiele A. (Abarth) 13,32'33"; media Km. 117,925; 2. Guarnieri M. (Abarth) 13,38'40"; 3. Gianni Vitt. - Gianni L. (Abarth Z.) 13,45'57"; 4. Luino Aldo - Costa M. (Abarth) 14,12'26"; 5. Zanotti Livio (Abarth) 14,14'52"; 6. Poltronieri M. (Abarth) 14,31'38"; 7. Crivellari Nino - Nardari Mario (Abarth Z.) 14,36'56"; 8. Mantovani Dario (Abarth) 14,43'53"; 9. Ogna Domenico (Abarth) 14,44'44"; 10. Grillo - Grimaldi M. (Abarth) 14,52'23";

11. Montevago D. - Giambertone (Abarth) 14,57'20"; 12. Timossi Riccardo (Abarth) 15,21'42"; 13. Sevaux Gérard (Renault) 15,34'49"; 14. Chardin Louis (Renault) 15,59'47"; 15. «Socrate» - Tangerini (Abarth) 16,12'39"; 16. Giuberti A. (Abarth) 16,26'38"; 17. Lohmander C. - Krongard (Saab) 16,40'22"; 18. Rosazza - Ferraris (Abarth) 16,43'51"; 19. Filippone (Fiat) 16,54'15"; 20. Ramboz Albert (Renault) 17,09'17".

Classe 1000 cc.

1. Vidilles J. (D. B.) 13,47'42"; km/h 115,766; 2. Frère P. (Renault) 13,47'55"; 3. Garnache - Sellier (Renault D.) 14 ore 00'20"; 4. Picart M. (Panhard) 14,00'23"; 5. Justamond P. (D. B.) 14,20'51"; 6. Michy M. (Renault D.) 14,32'53"; 7. Koel B. (D. B.) 14,39'14"; 8. Sala - Vigliani (Renault D.) 14,55'15"; 9. Badoche J. - Hopfen (D. B.) 15,23'31"; 10. Bourel - Lafargue (Panhard) 15,29'06".

Classe 1300 cc.

1. Martin Raoul - Convert M. (Alfa Romeo) 12,39'44"; km/h 126,123; 2. Laureati P. (Alfa Romeo) 12,44'50"; 3. Spiliotakis - Zanonos Stefano (Alfa Romeo) 12,48'54"; 4. Grazioli B. (Alfa Romeo) 12,54'47"; 5. Lanzini Rocco - Stanga G. F. (Alfa Romeo) 12,55'16"; 6. Fraccari G. Carlo (Alfa Romeo) 12,56'36"; 7. Abate Carlo (Alfa Romeo) 13,00'04"; 8. Franceschetti A. (Alfa Romeo) 13,01'31"; 9. Buzzetti Enzo (Alfa Romeo) 13,01'45"; 10. Nicol Michel - Martin Jacques (Alfa Romeo) 13,04'24";

11. «Kim» - Zanasi Raffaello (Alfa Romeo) 13,06'04"; 12. Parmigiani (Alfa Romeo) 13,06'47"; 13. Forini Antonio - Masari (Alfa Romeo) 13,12'59"; 14. Guarneri C. - Bozzini P. (Alfa Romeo) 13,14'23"; 15. Schild J. P. (Alfa Romeo) 13,17'59"; 16. Angeli Vivaldo - Ambrogi G. (Alfa Romeo) 13,18'45"; 17. Mantovani L. (Lancia Appia) 13,20'22"; 18. Anselmi Enrico (Lancia Appia) 13,23'39"; 19. Fabregas - Pantaleoni S. (Alfa Romeo) 13,30'02"; 20. Misaglia - «Cici» (Alfa Romeo) 13,32'40";

21. De Lageneste (Peugeot) 13,34'17"; 22. Flayac - Fonlupt (Alfa Romeo) 13,37'15"; 23. Nicolini (Alfa Romeo) 13,38'50"; 24. Pistoia Daniele (Alfa Romeo) 13,39'07"; 25. Lurani Giorgio (Lancia Appia) 13 ore 40'52"; 26. Lubich Mariano - Salvetta R. (Alfa Romeo) 13,42'23"; 27. Richter Gustavo (Porsche) 13,43'11"; 28. Franco R. (Alfa Romeo) 13,43'28"; 29. Gisonda Vito - Musolino V. (Alfa Romeo) 13,47'28"; 30. Coppo Carlo (Fiat Zagato) 14,01'53";

31. Mandrini Emilio (Fiat) 14,02'36"; 32. Studer (Lancia Appia) 14,13'43"; 33. Masari Alberto - Gatti (Alfa Romeo) 14 ore 16'55"; 34. Turri Enrico - Cocchetti Arrigo (Alfa Romeo) 14,19'20"; 35. Faggi Dino (Fiat) 14,31'23"; 36. Scrivanti Massimo - Razzini R. (Fiat) 14,33'22"; 37. Maurin Jean - Dellière J. (Alfa Romeo) 14,36'53"; 38. Fantuzzi - Bevilacqua M. (Alfa Romeo) 14,40'01"; 39. Lodovici A. - Ferraiolo (Alfa Romeo) 14,44'25"; 40. Coda Enrico (Lancia Appia) 14,46'42";

41. Merlo Nino (Fiat Zagato) 14,56'19"; 42. Celi Piero (Fiat) 14,59'57"; 43. Alberti Giov. (Fiat Zagato) 15,02'20"; 44. Vecchi Luigi (Alfa Romeo) 15,11'27"; 45. Grisafi Gius. - Fabiano N. (Fiat) 15,26'15"; 46. Paesetti Mario (Alfa Romeo) 15,27'16"; 47. Pasotti Piero - Bertotti (Fiat) 15,33'27"; 48. Lol - Poggi (Fiat) 16,18'53"; 49. Nicolai Antonio (Fiat F.) 16,24'28".

Sottoclasse 1100 cc.

1. Mantovani L. (Appia-Zagato) 13,20'22"; km/h 119,720; 2. Anselmi E. (Appia) 13,23'39"; 3. Lurani G. (Appia) 13,40'52"; 4. Coppo C. (Fiat Zagato) 14,01'53"; 5. Mandrini E. (Fiat) 14,02'36"; 6. Studer (Appia) 14,13'43"; 7. Faggi D. (Fiat) 14,31'23"; 8. Scrivanti - Razzini (Fiat) 14,33'22"; 9. Coda E. (Appia) 14,46'42"; 10. Merlo N. (Fiat Zagato) 14,56'19";

11. Celi P. (Fiat) 14,59'57"; 12. Alberti G. (Fiat Zagato) 15,02'20"; 13. Grisafi G. - Fabiano (Fiat) 15,26'15"; 14. Pasotti P. - Bertotti (Fiat) 15,33'26"; 15. Lol - Poggi (Fiat) 16,18'53"; 16. Nicolai A. (Fiat) 16 ore 24'28".

Classe 1600 cc.

1. Strahle P. E.-Linge (Porsche) 12 ore 10'08"; km/h 131,236; 2. Lissman D. (Porsche) 12,29'45"; 3. Walter Hans - Reinhold (Porsche) 12,33'18"; 4. Hodin De Beaufort (Porsche) 13,06'58"; 5. Perroud H. - Vincent R. (Porsche) 13,23'56"; 6. Springer J. (Ford) 13,46'54"; 7. Poirot Cristian (Porsche) 13,49'06"; 8. Harper Peter - Reece F. G. (Sunbeam) 14,06'16"; 9. Guiraud P. - Chevron C. (Peugeot) 14,21'28"; 10. Dubuet Robert (Peugeot) 14,21'48";

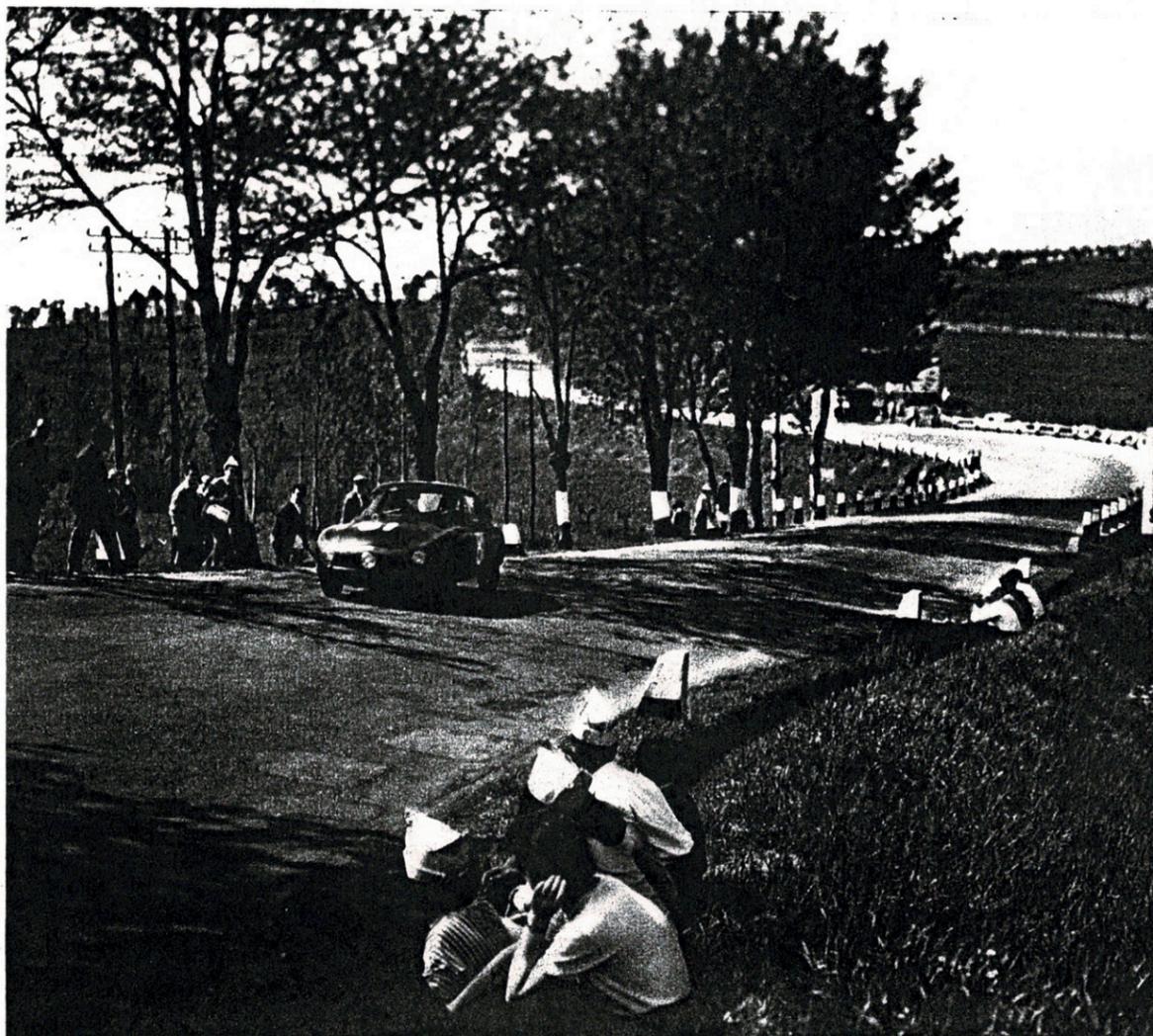
11. Zick Hermut - Plaut H. (Porsche) 14,26'55"; 12. Chambelland - Fallons (Peugeot) 14,50'33"; 13. Nava Pietro - Ribolla Gius. (M. G.) 15,00'02"; 14. Desrosier C. - Vanson P. (Peugeot) 15,10'18".

Classe 2000 cc.

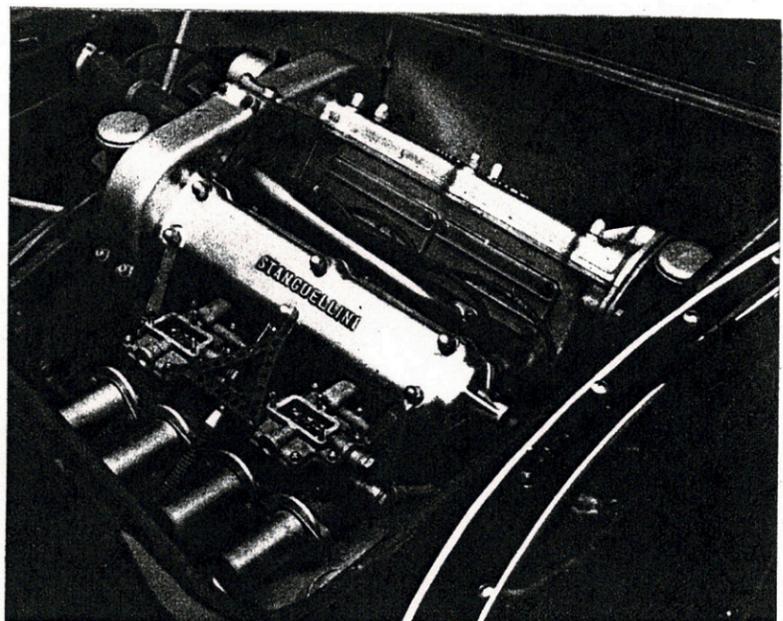
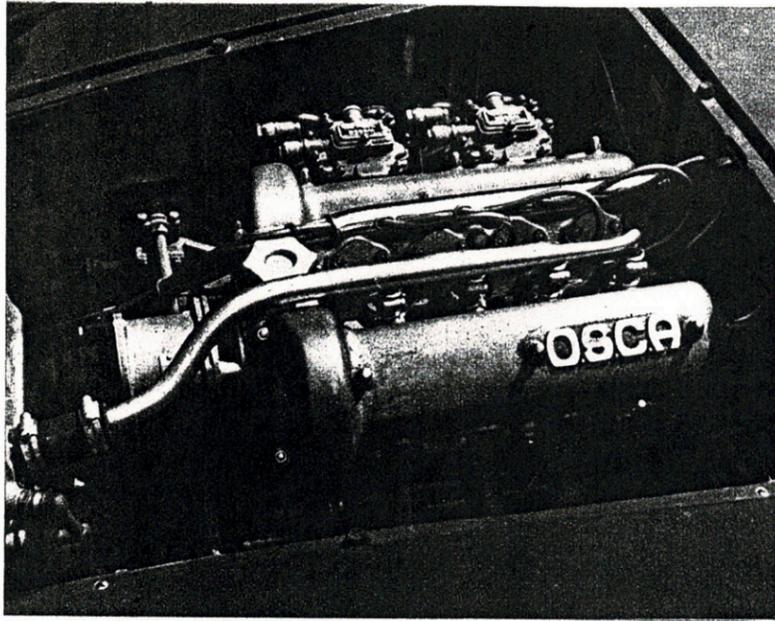
1. Nobile L. - Cagnana (Fiat 8-V Zagato) 13,00'49"; km/h 122,717; 2. Avorio Ivanhoe (Alfa) 13,18'59"; 3. Travaglini M. - Spina L. (Fiat) 13,23'54"; 4. Aumas J. - Brandt W. (Alfa Romeo) 13,56'24"; 5. Pona A. - Della Torre T. (Alfa Romeo) 13,56'30"; 6. Nember - Canai (Fiat Zagato) 14,05,08"; 7. Bourillot (Citroën) 14,15'16"; 8. Chiron L. - Testut A. (Citroën) 14,22'01"; 9. Guiraud A. - Lecournau (Triumph) 14,23'48"; 10. Rozé P. - Dubessay (Citroën) 14,31'05";



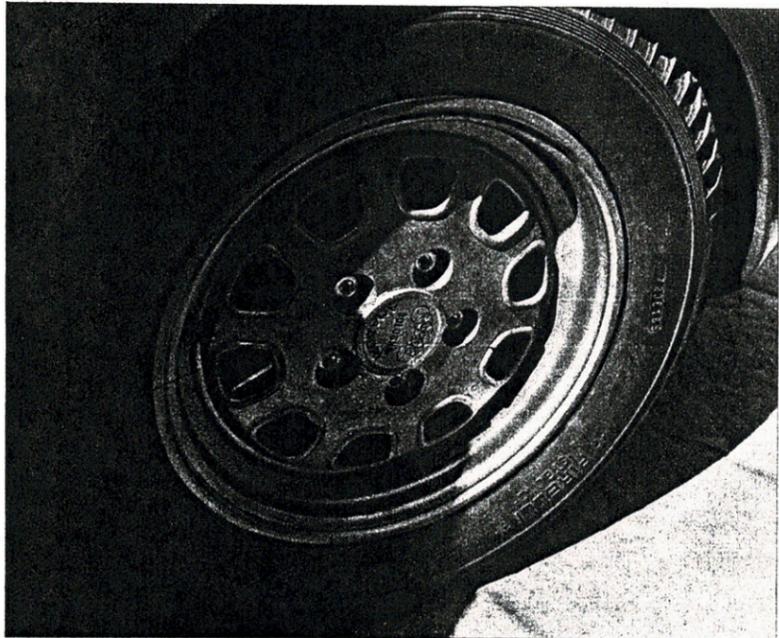
Corrado Manfredini ha fatto cose egregie con la O.S.C.A. «1100 cc.» qui inquadrata all'imbocco di una curva veloce a pochi chilometri da Firenze.



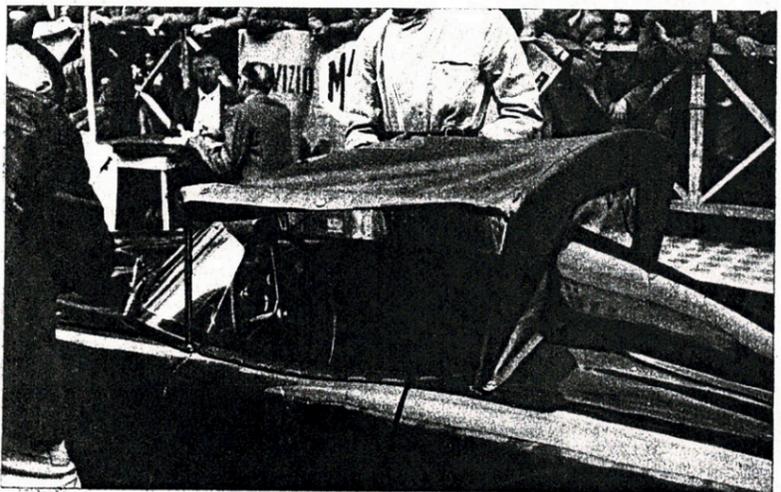
Al margini del percorso lungo l'arco del 1600 chilometri di gara, il pubblico si è goduto lo spettacolo sempre in... primissima fila. La vettura qui di passaggio è la Dyna Panhard del pilota francese Marcel Picart.



Uno dei risultati più interessanti della Mille Miglia « 1957 » è stato indubbiamente quello fornito dall'O.S.C.A. « 950 cc. » vittoriosa nella classe « 1100 Sport » con Giulio Cabianca. Ecco nella foto a sinistra il generoso motore costruito dai Fratelli Maserati. A destra la interessante architettura del « 750 cc. » bialbero Stanguellini, uno dei più riusciti motori di questa classe. Nella classica gara bresciana l'anziana casa modenese è stata particolarmente sfortunata.



Seguita con interesse, la prova delle nuove ruote fuse in lega leggera dallo specialista bolognese Amadori, che hanno equipaggio l'O.S.C.A. di Cabianca



Diretto e significativo confronto fra il « serio » ed il « faceto ». A sinistra una delle ridicole « capotes » fantasma aderenti alle amene norme della C.S.I. e che neppure a 10 km. all'ora potrebbero essere usate. A destra invece la razionale ed efficace « capote » di una vettura Gran Turismo usata ininterrottamente durante tutta la Mille Miglia. Si tratta della Lancia « Gran Turismo » che il bravissimo Guido Terzi ha portato al 7° posto della combattuta classe « oltre 2000 cc. » G.T. Ecco un evidente raffronto fra una regolamentazione attuale, pratica e realistica e quella ormai inefficace e controproducente di una categoria superata.

11. Repetto (Alfa Romeo) 14,41'53"; 12. Charala - Delanglard (Citroën) 14,42'29"; 13. Marang H. (Citroën) 14,45'54"; 14. Labes H. - De Fally (Citroën) 14,50'35"; 15. Capratenes - Alec (Citroën) 14,58'51"; 16. Lucas (Citroën) 15,14'31"; 17. Dari E. (Alfa Romeo) 15,28'48"; 78. Clarke T. (Aceca) 15,29'04".

Classe oltre 2000 cc.

1. Gendebien O. - Washer (Ferrari) 10,35'53"; km/h 150,688; 2. Luglio - Carli (Ferrari) 11,26'58"; 3. Ippocrate (Ferrari) 11,30'55"; 4. Buticchi A. (Ferrari) 11 ore 44'27"; 5. Kammamuri - Bellini (Ferrari) 12,21'21"; 6. Crivellari - Papals (Ferrari) 12,22'08"; 7. Terzi G. M. (Aurelia) 12 ore 35'45"; 8. Capelli O. (Ferrari) 12,49'28"; 9. Heuberger A. K. (B.M.W.) 12,54'33"; 10. Thomas - Joseph (Austin) 13,04'10"; 11. Lubich - Vilotti (Ferrari) 13,13'57"; 12. Coeffler W. - Johansson (B.M.W.) 13,18'27"; 13. Retter - Larcher (Mercedes) 13,29'22"; 14. Der Stepanian (Ferrari) 13,38'41"; 15. Riley P. - Meredith O. (Ford) 14,38'08"; 16. Smadsa F. - Raselli (Ford) 15,11'11".

CATEGORIA SPORT

Classe 750 cc.

1. Rigamonti G. (Osca) 13,29'41"; km/h 118,342; 2. Laroche J. - Radix R. (Osca) 13,31'11"; 3. Laureati G. (Osca) 13,40'25"; 4. Hermand P. (Panhard) 13,47'45"; 5. Vinatier J. (Renault D.) 14,34'44"; 6. Chancl P. (Panhard) 15,22'40"; 7. Coggi F. (Fiat S.T.) 15,35'02"; 8. Persoglio P. - Matheron (Renault) 16,47'08".

Classe 1100 cc.

1. Cabianca (Osca) 12,51'46"; km/h 124,156; 2. Manfredini C. (Osca) 13,22'52"; 3. Falli C. (Osca) 13,32'14"; 4. Manzini E. (Ermini) 14,24'56"; 5. Masperi R. - Foglietti E. (Osca) 15,23'48"; 6. Mangeri G. (Osca) 15,41'46".

Classe 1500 cc.

1. Maglioli Umberto (Porsche) 11,14'07"; km/h 142,141; 2. Schiller Heinz (Porsche) 11,54'24"; 3. Gancken - Bialas (Porsche) 12,54'05"; 4. Carnegie Robert (M. G.) 12,55'21"; 5. Pagani Alfranco (Alfa Romeo) 13,20'26"; 6. Simpson - Blaksley (M. G.) 13,34'05"; 7. Berger G. - Folret R. (Maserati) 13,47'28"; 8. Hogg J. G. - Sones W. P. (M. G.) 13,51'27"; 9. Sparrowe F. M. - Reid F. M. (M. G.) 15,00'24"; 10. Spiers Jacques - Spiers (M. G.) 15,44'01".

Classe 2000 cc.

1. Munaron Gino (Ferrari) 11,32'04"; km/h 138,454; 2. Koechert G. (Ferrari) 11,49'02"; 3. Sbraci Siro (Ferrari) 12 ore 02'08"; 4. Bulchet Jean (Ferrari) 12,08'22"; 5. Goboni Odd. (Maserati) 12,46'07"; 6. Pagliarini Nando (Maserati) 12,47'47"; 7. Vaccari Alfredo (Ferrari) 13,20'22"; 8. Pozzato Antonio (Maserati) 13,22'05"; 9. Montali Roberto (Ferrari) 13,29'44".

Classe oltre 2000 cc.

1. Taruffi Piero (Ferrari) 10,27'47"; km/h 152, 632; 2. Von Trips Wolfgang (Ferrari) 10,30'48"; 3. Scarlati (Maserati) 11,00'58".

