

Editore Gianni Mazzocchi
Direttore Giovanni Lurani
Redattore Capo Franco degli Uberti
Redattore Tecnico Gabriele Pratolongo
Redattore Sportivo Gianni Marin

**AUTO
ITALIANA Sport**

15 MAGGIO 1957
ANNO 38 (N. 1040) NUOVA SERIE N. 5
PERIODICO QUINDICINALE

Direzione e Redazione: MILANO
VIA MONTE DI PIETA' 15 - TELEFONO 800-036

Amministrazione e Pubblicità: Editoriale DOMUS - MILANO
VIA MONTE DI PIETA' 15 - TELEFONI 870-741/2/3/4

Stampa ILTE - Torino - Distributore A. & G. MARCO
(Tiratura di questo numero copie 50.000)

1000 MIGLIA

« Se la Mille Miglia non avesse alcuna ripercussione sullo sport motoristico mondiale, non mi preoccuperei eccessivamente per le conseguenze che ne possono sempre scaturire. La tragedia di Le Mans è dello scorso anno e non abbiamo ancora superato lo stato di grande disagio, per non dire di peggio, che essa ha suscitato in tutto il mondo. Durante la Mille Miglia, come è oggi impostata, si percorrono ad andatura di corsa più di cinquecentomila chilometri su strade non specialmente attrezzate per le gare, ed in condizioni di sicurezza per il pubblico e per i corridori praticamente inesistenti. Sembra illogico richiedere le accurate misure di sicurezza e le protezioni per corridori e pubblico, che le autorità civili e sportive pretendono per un qualsiasi circuito e poi permettere una manifestazione in cui esistono rischi indiscutibilmente molto superiori, giudicando poi le conseguenze sempre possibili, con lo stesso metro.

La Mille Miglia ci preoccupa dunque specialmente per quello che potrebbe derivarne a tutto lo sport motoristico mondiale, se si riproducesse un incidente di grandi proporzioni come quello del 1938. Le autorità che permettono la Mille Miglia, pur nella sua incongruenza con le condizioni attuali della circolazione, dovrebbero per altro essere pronte a prendere la responsabilità di questa "meravigliosa pazzia" separandola dal destino delle altre prove motoristiche.

La Mille Miglia ha sempre fatto a sé ed è una manifestazione diversa da tutte le altre.

Vorremmo allora che eventuali avvenimenti che possono sempre accadere, non abbiano a pregiudicare le altre gare che

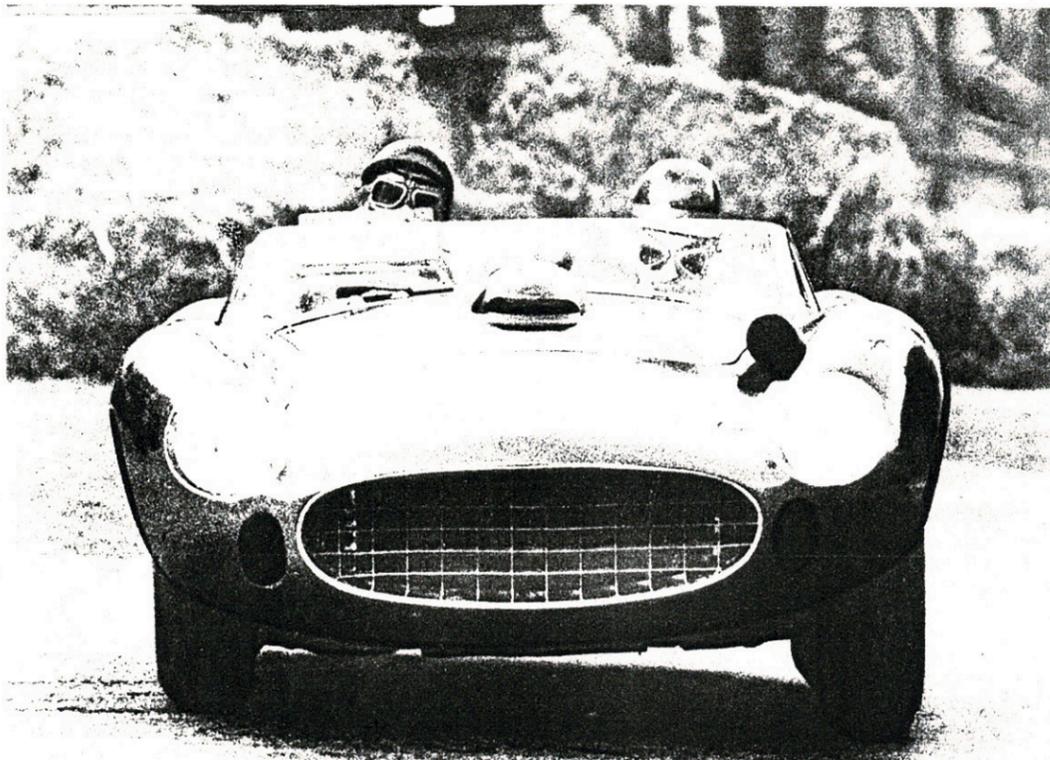
sono completamente diverse per impostazione, e sicurezza ».

Questo scrivevamo su « Auto Italiana » il 30 novembre 1956 e questo purtroppo è più che mai attuale oggi, dopo la scia-

gura che ha insanguinato la nostra massima corsa su strada. Scrivevamo allora che « si attendeva la Mille Miglia al varco e che si era pronti a gridare il "crucifige" se le cose non dovessero andare bene ».



Piero Taruffi, trionfatore della XXIV Mille Miglia, con il viso finalmente sorridente, accanto alla gentile consorte subito dopo l'arrivo.



la « panne » che ha causato la tragedia di Guidizzolo fosse accaduta su di un percorso specialmente ed adeguatamente attrezzato, oggi non saremmo qui davanti al drammatico interrogativo a cui ci pone di fronte l'accaduto.

Torniamo quindi a chiedere energicamente che si separino nel modo più assoluto i giudizi sulle corse automobilistiche in generale, da quello sulle corse su strada dove per inevitabile forza di cose, un tragico avvenimento come quello dell'ultima Mille Miglia, non fa parte dell'imponderabile. Non è il caso che ancora una volta si torni qui a discutere dell'utilità o meno delle competizioni automobilistiche, cosa che su queste colonne abbiamo fatto già molte volte comprovando « ad abundantiam » la nostra tesi positiva, avvalorata del resto da inconfutabili documentazioni.

La Mille Miglia è nata nel 1927, proprio nell'anno in cui Lindbergh trasvolava per la prima volta l'Atlantico impiegando più di trentatré ore. In questi ven-

◀ Peter Collins, accompagnato dal fedele, e barbuto Klemantaski, dominatore di tre quarti della corsa e tradito poi dal mezzo.

Piero Taruffi, lanciato verso la vittoria, entusiasticamente acclamato sul percorso.

E le cose sono andate malissimo: nonostante l'organizzazione accurata che, a detta di quanti l'hanno sperimentata, è stata superiore a tutte le precedenti ed ha permesso uno svolgimento della corsa più di ogni altra volta regolare, data anche una maggiore consapevolezza ed autodisciplina del pubblico, il deprecato — ma purtroppo prevedibile — incidente di drammatiche proporzioni è accaduto proprio sul finire di una giornata che si profilava del tutto positiva.

L'opinione pubblica mondiale, e particolarmente quella italiana, è logicamente sbigottita di fronte alla nuova catastrofe ed è doveroso tirarne le conseguenze che noi del resto avevamo già percorso con le nostre osservazioni e riserve. Che si voglia e forse si debba fare il processo alla Mille Miglia ed a tutte le corse « su strada » sta bene, ma che si voglia approfittare della triste occasione odierna per fare il processo « per direttissima » a tutto lo sport automobilistico in generale e fare della facile demagogia magari anche a scopo politico, è cosa ben diversa.

Durante la disputa dell'ultimo Gran Premio d'Italia a Monza, alle vetture di Musso e del povero Castellotti accaddero due incidenti del tutto paragonabili come gravità a quello che costò la vita ad Alfonso De Portago ed a tanti altri sfortunati. Infatti mentre le loro macchine correvano in pista a velocità analoghe a quella della vettura del campione spagnolo, accusarono l'uno la rottura di un tirante dello sterzo, l'altro il dechappamento di una gomma, incidenti che resero entrambe le macchine incontrollabili. Ma a Monza esistevano delle misure di protezione, sia per i corridori che per il pubblico, perfettamente efficienti ed infatti né i piloti né gli spettatori subirono il minimo danno. E' presumibile che se



tisette anni, il tempo della traversata aerea dell'oceano si è ridotto normalmente di tre volte e siamo alle soglie di una diminuzione di cinque volte. I tempi sono cambiati ed anche la durata della Mille Miglia si è dimezzata. La gara che era nata come una prova di alta resistenza per macchine molto vicine a quelle di serie, che toccavano nei casi limite velocità dell'ordine di 120-130 chilometri all'ora di massimo, gara che si affrontava in coppia come una avventura pionieristica di lunga lena, oggi è divenuta una fulminea corsa disputata da bolidi capaci di trecento chilometri all'ora, guidati da un singolo pilota il quale, in poco più di dieci ore di altissima tensione, senza aver neppure il tempo di recuperare le forze per un solo istante, si getta in una frenetica gara, impegnativa più di un circuito, tirata come una corsa in salita, in mezzo a milioni di spettatori entusiasti che fanno ala sul ciglio della strada senza alcuna protezione adeguata. Una competizione certamente molto attraente ed eccitante, ma veramente valida quando se ne misurino ponderatamente i rischi e le conseguenze?

* * *

La Mille Miglia è una corsa la quale, oltre la affascinante e predominante contesa per la vittoria assoluta, assomma un numero grandissimo di competizioni minori, di confronti tutti interessanti, di fasi e di avventure tutte degne di studio e di commento. Ma scrivendo queste note poche ore dopo la conclusione della grande corsa, non è ancora possibile esaminarne dettagliatamente gli aspetti particolari e ci limiteremo a studiarne il quadro complessivo.

La spina dorsale della XXIV Mille Miglia, era costituita dalla « bella » fra la Ferrari (vincitrice della prima gara di Campionato Mondiale a Buenos Aires) e la Maserati (trionfatrice alla seconda prova a Sebring) con il contorno di una solitaria Jaguar e di una « Special » americana, a cui si poteva per altro concedere poco credito.

La Ferrari presentava in corsa 3 vetture completamente inedite, ossia delle macchine in tutto identiche al modello « 290 M.M. » descritto su queste colonne, ma munite di un nuovo motore di 4023 cc. della potenza di circa 400 Hp., affidate a Taruffi, Collins e De Portago, mentre una quarta vettura, di 3728 cc. « tipo Sebring » e della potenza di circa 380 Hp., era affidata a Von Trips. Ed a questo poderoso schieramento aggiungete ancora la « Gran Turismo » di Gendebien, di 250 Hp. circa e di « tre litri » di cilindrata, capace di inserirsi anch'essa nella battaglia per la vittoria assoluta come ha poi ampiamente dimostrato.

La Maserati aveva iscritto due « atouts » di prim'ordine, ossia Stirling Moss e Behra con le formidabili 8 cil. 4500 cc. di oltre 400 Hp. dalle immense e conosciute possibilità, la provata « 3 litri » 6 cil. affidata al valoroso Scarlatti, e finalmente la inedita 12 cil. 3500 cc. guidata dal tedesco Hermann. Questa nuovissima vettura, il cui motore è direttamente derivato dal nuovo 12 cil. « Grand Prix », aveva lo stesso telaio del « 3 litri », una potenza di 340 Hp. circa ed una ottima curva di prestazione del motore.

E' noto come sono andate le cose. Behra non poteva neppure partire a causa di un pauroso incidente alla vigilia, che lo costringeva all'ospedale per un notevole periodo; Stirling Moss, che poteva chiaramente aspirare ad una clamorosa vittoria a tempo di record, dopo soli 4 minuti di corsa era costretto al ritiro per la fortuita rottura del pedale del freno, incidente che solamente la grande perizia del pilota ed una abbondante dose di fortuna hanno permesso di concludere senza danni.

Perdute così le « briscole », la Maserati ha dovuto affidare le sue « chances » soltanto alla inedita vettura sperimentale, che logicamente non poteva andare molto lontano, ed alla solitaria « 3 litri » del bravo Scarlatti che al confronto dei « cannoni » di Ferrari ha fatto anche più del pre-



Renzo Castagneto segnala la fine della corsa alle Ferrari di Piero Taruffi e di Von Trips. L'asso romano, partito tre minuti dopo il campione tedesco, lo ha raggiunto precedendolo all'arrivo di pochi metri.

visto ed è finito onorevolmente al 4° posto assoluto.

Volatilizzato in partenza il « pericolo Maserati » e svanita anche la evanescente minaccia della Jaguar 3800 cc. di 350 Hp. del forte Flockhart, la corsa si è risolta in un monologo delle Ferrari che hanno avuto la corsa a loro completa disposizione, ancora di più che nel 1956.

Le Ferrari potevano accontentarsi di vincere a mani basse e di disporre le carte come volevano, ma l'orgoglio del « cavallino rampante » è stato messo alla frusta e così ne è nata una competizione attraentissima e drammatica. Le condizioni meteorologiche erano favorevoli quasi come nell'anno del record di Moss (1955) e del lontano record di Biondetti (1938), e l'assalto al primato assoluto, che sembrava impresa quasi impossibile, è stato quindi tentato ed ha avuto molte possibilità di riuscire.

A Firenze, il leggendario record di Moss era nettamente superato e tutto lasciava sperare che esso venisse chiaramente migliorato sul traguardo finale di Brescia, ma la improvvisa pioggia scatenatasi sull'Appennino ed i guasti meccanici sopravvenuti poi alla vettura di Collins, hanno impedito che la Ferrari coronasse il suo trionfo con l'alloro del primato assoluto ad oltre 160 km. all'ora di media. Le Ferrari hanno dato una prova d'insieme veramente convincente. Le più potenti vetture di Collins e di Taruffi che, date le circostanze, erano state quelle più impegnate, hanno accusato un cedimento negli organi di trasmissione, cosa spiegabile e quasi tradizionale quando su autotelai già costruiti per una determinata potenza, si montano motori di potenza superiore. Le nuove Ferrari si sono dimostrate perfettamente a punto. Si ricorderà come dalle grandi cilindrature (Ferrari aveva già realizzato anni

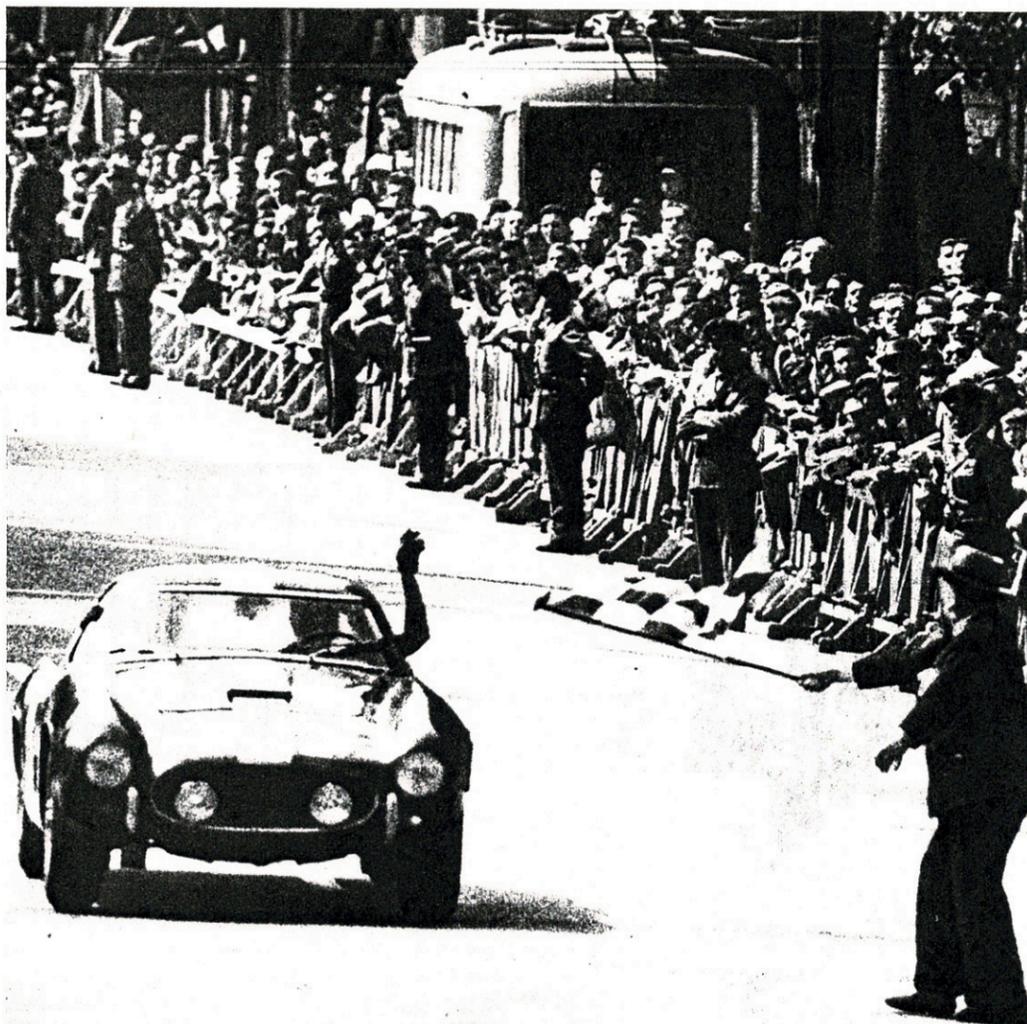
fa un poderoso « 5 litri » 12 cil.) il costruttore di Maranello avesse a suo tempo ripiegato su di una cilindrata massima di 3500 cc. circa, per ottenere il necessario e prezioso equilibrio fra la potenza del motore e la sfruttabilità e maneggevolezza della macchina nel suo complesso. Ora, avendo perfezionato mirabilmente tutto quanto ha a che fare con la stabilità, e quindi la distribuzione delle masse, la frenatura rivelatasi oggi particolarmente efficiente, le sospensioni, ecc., egli ha potuto ancora una volta aumentare le po-

LA CLASSIFICA GENERALE

RAVENNA - Km. 303		
1. Von Trips (Ferrari)	1,37'21"	186,748
2. Collins (Ferrari)	1,37'57"	
3. Taruffi (Ferrari)	1,39'37"	
4. De Portago (Ferrari)	1,42'58"	
5. Gendebien (Ferrari)	1,44'33"	
6. Bordoni (Maserati)	1,47'40"	
7. Scariatti (Maserati)	1,47'53"	
8. Maglioli (Porsche)	1,49'35"	
9. Luglio (Ferrari)	1,49'41"	
10. Flockhart (Jaguar)	1,50'47"	
PESCARA - Km. 630		
1. Collins (Ferrari)	3,21'53"	187,236
2. Taruffi (Ferrari)	3,22'46"	
3. Von Trips (Ferrari)	3,25'27"	
4. De Portago (Ferrari)	3,32'—	
5. Gendebien (Ferrari)	3,32'52"	
6. Scariatti (Maserati)	3,44'32"	
7. Flockhart (Jaguar)	3,45'45"	
8. Luglio (Ferrari)	3,46'53"	
9. Maglioli (Porsche)	3,46'49"	
10. Ippocrate (Ferrari)	3,49'42"	
L'AQUILA - Km. 730		
1. Collins (Ferrari)	3,59'13"	183,097
2. Taruffi (Ferrari)	4,02'20"	
3. Von Trips (Ferrari)	4,04'58"	
4. De Portago (Ferrari)	4,11'38"	
5. Gendebien (Ferrari)	4,13'55"	
6. Scariatti (Maserati)	4,26'58"	
7. Maglioli (Porsche)	4,28'29"	
8. Luglio (Ferrari)	4,30'33"	
9. Ippocrate (Ferrari)	4,33'59"	
10. Munaron (Ferrari)	4,34'43"	
ROMA - Km. 874		
1. Collins (Ferrari)	5,03'11"	172,964
2. Taruffi (Ferrari)	5,08'38"	
3. Von Trips (Ferrari)	5,12'31"	
4. De Portago (Ferrari)	5,17'43"	
5. Gendebien (Ferrari)	5,17'36"	
6. Scariatti (Maserati)	5,36'08"	
7. Maglioli (Porsche)	5,37'06"	
8. Luglio (Ferrari)	5,44'13"	
9. Munaron (Ferrari)	5,46'35"	
10. Ippocrate (Ferrari)	5,47'50"	
FIRENZE - Km. 1171		
1. Collins (Ferrari)	7,23'37"	158,379
2. Taruffi (Ferrari)	7,32'08"	
3. Von Trips (Ferrari)	7,40'40"	
4. De Portago (Ferrari)	7,45'25"	
5. Gendebien (Ferrari)	7,51'05"	
6. Scariatti (Maserati)	8,04'02"	
7. Maglioli (Porsche)	8,13'51"	
8. Munaron (Ferrari)	8,22'15"	
9. Luglio (Ferrari)	8,23'50"	
10. Buticchi	8,37'39"	
BOLOGNA - Km. 1278		
1. Collins (Ferrari)	8,31'37"	149,877
2. Taruffi (Ferrari)	8,42'20"	
3. Von Trips (Ferrari)	8,44'50"	
4. Gendebien (Ferrari)	8,55'46"	
5. De Portago (Ferrari)	8,56'04"	
6. Scariatti (Maserati)	9,11'13"	
7. Maglioli (Porsche)	9,12'08"	
8. Munaron (Ferrari)	9,34'12"	
9. Ippocrate (Ferrari)	9,38'31"	
10. Koeckler (Ferrari)	9,46'55"	
BRESCIA - Km. 1531		
1. Taruffi Piero (Ferrari)	10,27'47"	152,632
2. Von Trips (Ferrari)	10,30'48"	
3. Gendebien (Ferrari)	10,35'53"	150,688
1° GT ol. 2000		
4. Scariatti (Maser.)	11,00'58"	
5. Maglioli (Porsche)	11,14'07"	142,141
1° Sport 1500		
6. Luglio - Carli (Ferrari)	11,26'58"	
7. « Ippocrate » (Ferrari)	11,30'55"	
8. Munaron (Ferrari)	11,32'04"	138,454
1° Sport fino 2000		
9. Buticchi (Ferrari)	11,44'27"	
10. Koeckler (Ferrari)	11,49'02"	

tenze senza con questo rendere la vettura meno sfruttabile e svelta. Ne è nata così una meravigliosa macchina di 400 Hp., capace di prestazioni eccezionali sui percorsi più svariati come se ne incontrano appunto nella Mille Miglia.

La vittoria delle potenti « vetture Sport » di Ferrari, appare, per altro, quasi... appannata, se così si può dire, dalla prestazione clamorosa, della Ferrari « Gran Turismo » di Gendebien che pur disponendo di quasi 150 Hp. di meno, è arrivata a meno di 8 minuti dalla vettura vincitrice asso-



Corsa sensazionale quella del belga Gendebien giunto terzo assoluto con la Ferrari « 250 GT », a soli otto minuti dal vincitore.

luta, segnando anche una media complessiva, inferiore di meno di due chilometri e vincendo il G.P. Nuvolari!... Questa prova eccezionale che conferma ampiamente ed esalta la già magnifica affermazione del 1956, dimostra come proprio nel « Gran Turismo », si possa forse trovare la autentica « panacea » delle magagne regolamentari che affliggono attualmente le leggi sportive e che promuovono la costruzione di quelle macchine inadoperabili e fine a se stesse, che sono le nostre odierne « vetture sport », aderenti alle amene norme della C.S.I.

Ma non è questo il luogo né il tempo più adatto per discutere l'opportunità di una regolamentazione né l'eventualità di renderla la massima espressione di una gara della cui essenza stessa oggi si discute.

Una delle prestazioni maiuscole della corsa, è stata questa della Ferrari « G.T. » di Gendebien che capeggia una nutrita serie di altre analoghe Ferrari che hanno letteralmente spazzato il campo da ogni avversario, finendo addirittura in quattro negli ambiziosi primi dieci posti assoluti. Risultato d'assieme magnifico confermato dallo stesso andamento della gara che le ha viste sempre dominatrici incontrastate nonostante vi fosse in corsa una decina di Mercedes 300 S.L. di cui alcune, come quella di Seidel-Glockler, particolarmente ben preparate ed assistite.

Sensazionale la corsa delle Porsche nella classe 1500 cc. Sport. Il fortissimo Maglioli che disponeva di una piccola leggerissima meteora di ben 132 Hp. e con cambio a 5 rapporti, ha marciato ad una media sbalorditiva seminando anche le maggiori macchine di « due litri » e piazzandosi ad un memorabile 5° posto assoluto.

Nelle « due litri », non vi è stata una partecipazione ufficiale delle maggiori case italiane e, nonostante vi fosse in gara un gruppo di ottimi piloti e di buone macchine, non si potevano pretendere cose eccezionali. Franco Bordoni, alla

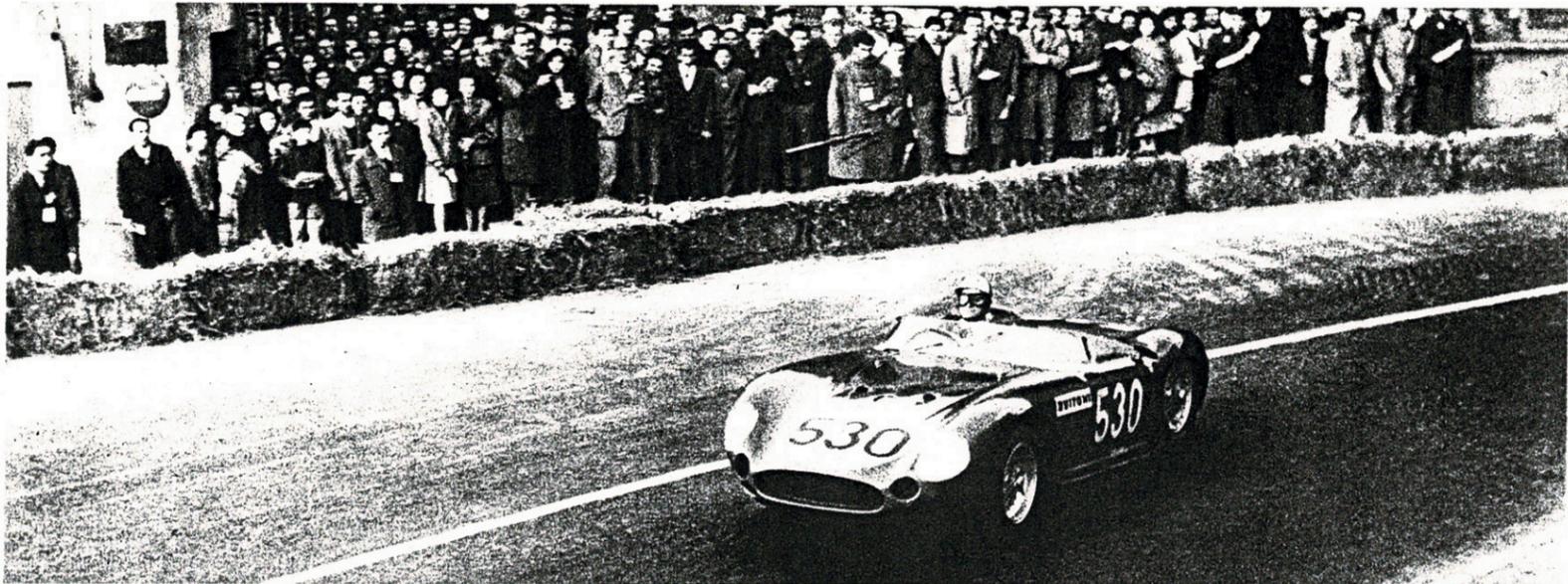
testa delle Maserati 4 cil., ha iniziato a ritmo sostenutissimo ed a Ravenna era addirittura al 6° posto assoluto, ma poi queste vetture hanno ceduto alla distanza e le Ferrari 4 cil. « Testa Rossa » sono rimaste padrone del campo. Le « Testa Rossa » si sono così ancora confermate come resistentissime e particolarmente adatte ai corridori individuali.

La squadra Osca, che alla vigilia sembrava potesse fra l'altro dar vita ad un emozionante duello fra il suo alfiere Giulio Cabianca con una 1500 cc. e l'esponente delle Porsche, Maglioli, confronto che avrebbe avuto motivi di alta passione ed interesse tecnico, ha dovuto all'ultimo momento rimaneggiare la sua squadra per un irreparabile guasto meccanico sopravvenuto alla « litro e mezzo » di Cabianca e così il bravo Morolli ha dovuto cedere al campione veronese la guida della sua piccola 950 cc. rimanendo praticamente « a terra » anche se per spirito sportivo è partito come « secondo » di Rota su di una Alfa Romeo.

Svanito così il duello nelle « 1500 », la Osca si è rifatta con la vittoria nettissima dello stesso Cabianca nelle 1100 cc. Sport a media assai alta davanti a due altre Osca. La 950 di Cabianca è, com'è noto, il prototipo della nuova 1100 cc. ed usa il telaio della vecchia 750 cc. Su questa Osca, erano montate per la prima volta le nuove ruote fuse in lega leggera realizzate da Amadori e queste hanno dato un ottimo risultato.

Altra vittoria magnifica, quella delle Osca nella classe 750 cc., dove fra un lotto cospicuo di avversari di valore, le vetturine bolognesi hanno spiccato i primi tre posti a fortissima andatura per merito di piloti individuali.

Faremo ora una breve rassegna dei risultati delle classi così dette « turistiche », ossia di quelle « Gran Turismo » e « Turismo » che attualmente figurano ancora logicamente raggruppate,



Alfiere delle Maserati, il romano Giorgio Scarlatti è giunto quarto assoluto aggiudicando così alla sua Casa dei preziosi punti di Campionato mondiale e salvando l'onore del Tridente in una giornata sfortunata.

senza le inflazionistiche suddivisioni già da noi lamentate. Dei risultati della classe massima abbiamo implicitamente parlato commentando la superlativa prova delle *Ferrari*. Discreta anche la corsa della *B.M.W.* 8 cil., per la prima volta in gara, e dalle caratteristiche non corsaiole.

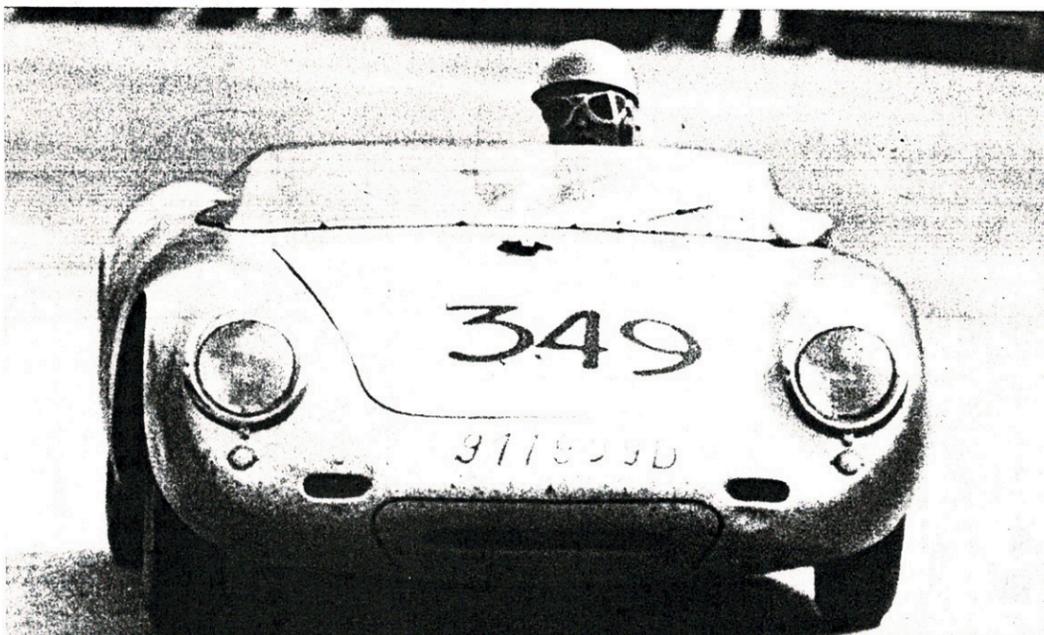
Fra le « due litri », vittoria di misura di una *Fiat* 8 V davanti ad un gruppo in cui figurano anche alcune *Alfa Romeo*. Nella classe 1600 cc., trionfo « a tappeto » delle *Porsche* in meravigliosa solitudine, ma strappato a media altissima confermando le ottime doti di queste « Carrera » a 4 alberi a cammes in testa. Fra le 1300 cc., vittoria scontatissima ed ennesima affermazione delle imbattibili *Alfa Romeo* « Giulietta ». Cambiano i nomi e le nazionalità dei guidatori, ma il risultato è sempre lo stesso: la « Giulietta » stravinca e anche questa volta superando le « 2 litri » della stessa categoria.

Nella rinata e giustificatissima classe 1100 cc., lotta interessante e serrata fra le nuove *Lancia* « Appia » G. T. e le gloriose *Fiat*, lotta che si è protratta con alterne vicende fino al traguardo. Simpatica la trionfale « rentrée » nelle classifiche vittoriose dalla... porta padronale, delle *Lancia*, sia pure del tipo « Appia », quando invece ne erano state a torto cacciate dalla... finestra le consorelle « Aurelia » con l'assurda eliminazione della classe « fino a 2600 ». A questo proposito, diremo per inciso, a complemento delle nostre precedenti osservazioni, che alla Mille Miglia si è notato più che mai il... fenomeno per cui qualsiasi vettura estera trovava il suo preziosissimo « ubi consistam » in una compiacente classe o categoria « fatta su misura », mentre invece questo non si verificava sempre per le vetture italiane. Infatti le *Lancia* « Aurelia » G. T., che sono tuttora e con successo in regolare costruzione in serie, nonostante che il Campionato Italiano prevedesse la classe 2600 cc., alla Mille Miglia non l'hanno trovata! Misteri della CSAI e... della Mille Miglia!

Chiuso il nostro inciso, diremo ancora che la classe 1000 cc., tipicamente francese come tipicamente tedesca era quella 1600 cc., ha visto una lotta a coltello fra le *Renault* ufficiali e le officiose *D. B.* e *Panhard*, lotta risoltasi per l'infinitesimo margine di soli 3 secondi a vantaggio della bicilindrica a trazione anteriore, nei confronti della 4 cil. a trazione posteriore del nostro collega Frère che ha avuto la « guigne » di vedersi soffiata la vittoria proprio... per un soffio! Crediamo anzi che il distacco registrato in questa classe costituisca il primato assoluto in fatto di... brevità, nella storia delle vittorie nella Mille Miglia.

« Dulcis in fundo », la strepitosa affermazione delle *Abarth-Zagato* che in una classe molto affollata hanno veramente fatto scintille. Gli uomini si sono tutti battuti senza risparmiarsi e si sono alternati al comando. Le macchinette non hanno ceduto ed i primi sono arrivati in un gruppo abbastanza compatto, ad una media che ha fatto impallidire le pur buone prestazioni delle « 1000 cc. » francesi che avevano una cilindrata del 25 % maggiore!

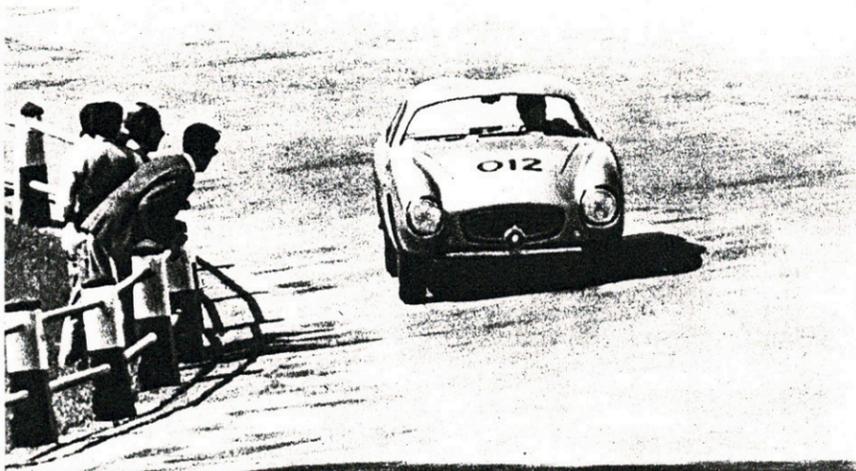
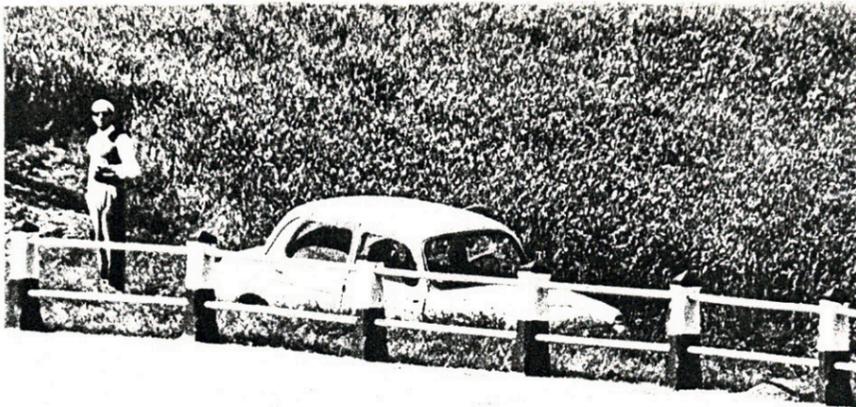
Impossibile parlare adeguatamente degli uo-



Umberto Maglioli, con la sua Porsche dalle eccezionali possibilità, si è piazzato alla maniera forte al quinto posto della classifica assoluta vincendo inoltre con notevole distacco la classe « 1500 Sport ».



Il genovese Luglio, con la Ferrari Gran Turismo, ha compiuto una gara sorprendente piazzandosi al sesto posto assoluto e secondo tra le « Gran Turismo 3000 », fornendo così una prova assai convincente.



Thiele ha vinto brillantemente fra le spettacolose Abarth-Zagato, dominatrici della classe 750 cc Gran Turismo.

La Lancia «Appia Zagato» ha debuttato vittoriosamente per merito di Luciano Mantovani.

mini che hanno dato vita alla grande competizione e che si sono coraggiosamente prodigati nella contesa appassionante. Nella Mille Miglia, tutti vivono il loro dramma, la loro epopea che qualche volta si conclude anche in modo tragico. Tutti meriterebbero una menzione, un plauso affettuoso, ma ci limiteremo a parlare soprattutto di uno per tutti, di Piero Taruffi che li può tutti simbolicamente rappresentare.

Piero Taruffi, dopo aver per tanti anni tenacemente corso la Mille Miglia ed averla quasi sempre dominata, fosse solo per un fugace momento o fosse per un tratto assai lungo, dopo avere visto i suoi sogni di vittoria svanire, con una sconcertante regolarità, sotto i colpi della sorte avversa, ha finalmente potuto spiccare l'alloro che più ambiva e vincere meritatamente una corsa che lo aveva visto sempre fra i protagonisti di primo piano. In questa Mille Miglia 1957, l'asso romano, ha avuto noie di sospensioni e poi ha « sentito » che la trasmissione della sua macchina cedeva, ma con quella consapevolezza che lo distingue e con quella finezza di stile che è una delle sue migliori qualità, ha portato la sua vettura al traguardo finale alla massima andatura che le fosse consentita. La sua Mille Miglia è stata così anche il suo capolavoro di guida, di tattica e di consumata esperienza e siamo particolarmente lieti che la fortuna gli abbia finalmente arriso dopo avergli tante volte voltato dispettosamente le spalle. Collins ha fatto la corsa da quel campione che è ed è stato il solo che, dopo l'inizio prudente, potesse sperare di battere il record di Moss e questo basta per dirne tutto il bene che si merita. Von Trips ha luminosamente confermato le sue grandi doti ed assai bene aveva corso anche lo sfortunato De Portago, del tutto nuovo a questa corsa. Gendebien è stato meraviglioso, confermando le sue eccezionali qualità di fondista, Maglioli non è stato da meno ed ha brillato di luce vivissima. Scarlatti, come abbiamo già detto, ha fatto assai bene e, sebbene la vittoria dell'ultra-semisecolare Taruffi lasci chiaramente vedere la grave e palese crisi che affligge il nostro automobilismo, con il biellese Munaron, Luglio, Buticchi ed il sorprendente « Ippocrate » si vede come esistano nuove forze che stanno mettendosi in luce.

Cabianca è stato magnifico, ottimo Rigamonti, e così Mantovani, Thiele, Guarnieri, Gianni, Mandrini, Nobile assieme a Cagnana, Manfredini pas-

sato in modo convincente alle più impegnative vetture sport, e finalmente, mi sia lecita la menzione, il mio omonimo Giorgio Lurani di Mantova, le cui gesta hanno rinnovato i miei sopiti entusiasmi.

Questo, a grandi linee, il quadro generale delle prestazioni emerse dalla drammatica disputa della XXIV Mille Miglia.

Come ormai tradizionale, la Mille Miglia ha raccolto le adesioni plebiscitarie delle maggiori case europee che dalla Renault alla Panhard, dalla Sunbeam alla M. G., dalla Jaguar alla Healey, dalla Porsche alla Borgward, alla Citroën, ecc. ecc. hanno dimostrato un interesse tutto altro che platonico.

Come abbiamo detto, l'organizzazione, nei li-

miti in cui si può parlare di organizzazione nel caso di una corsa del tipo della Mille Miglia, è stata quest'anno veramente allo zenith della perfezione. Anche le verifiche tecniche preventive sono state quest'anno particolarmente serie, equanime e ben fatte e vanno segnalati in modo speciale i commissari tecnici, cirenei di questa ingrata ma indispensabile bisogna. Come sempre, la maggioranza dei concorrenti stranieri alle classi turistiche (ed ormai, allettati dalle eccessive facilitazioni che si fanno loro senza alcuna discriminazione, ne vengono fin troppi ed anche di valore discutibile) non avevano né le « fiches » di omologazione né tanto meno le macchine in regola, ma tutto è stato appianato con fermezza e diplomazia.

Alcuni concorrenti, dopo le verifiche, si sono presentati alla partenza con vetture alterate e truccate, per esempio con l'aggiunta di serbatoi supplementari abusivi. Si tratta in casi come questi, di una autentica truffa e ci auguriamo che la CSAI voglia prendere le più severe sanzioni nei confronti di questi disonesti che di sportivo non hanno neppure il nome.

La pubblicità sulle vetture ha fatto una scialba apparizione alla Mille Miglia. I nostri lettori conoscono il nostro parere del tutto negativo, parere espresso già da alcuni anni che, pur tenendo conto della giustificabile tesi dell'opportunità di

ALFONSO DE PORTAGO

La XXIV edizione della Mille Miglia ha voluto il suo tributo di sangue. Alfonso De Portago era un pilota tra i più promettenti della nuova generazione. Di famiglia nobile, Alfonso de Cabeza de Vaca, 17° marchese De Portago, che aveva avuto per padrino re Alfonso XIII, aveva cercato di soddisfare la sua sete di avventure quasi per dare una sorta di lustro moderno alla sua avita famiglia, dedicandosi con grande successo a parecchi sport nei quali si impegnò con tutte le sue forze.

Dopo essersi cimentato brillantemente nel campo ippico, partecipando fra l'altro al pericolosissimo « Grand National di Aintree » ed a innumerevoli concorsi, alternò la sua attività sportiva fra il « bob a due », lo « skeleton » e l'automobilismo, ottenendo soprattutto nel secondo sport una grande notorietà. Olimpionico di « bob » e recordman del famoso « Cresta Run » a St. Moritz, nel 1953 acquistò due « Ferrari sport » e con queste partecipò a numerose prove imponenti nei Grandi Premi di Nassau e di Oporto. Ma il suo sogno era quello di entrare a far parte di una squadra ufficiale, cosa che gli riuscì nel 1955 dopo la sua bella corsa di Caracas. La sua più bella affermazione l'ebbe nel 1956 quando vinse in modo spettacolare il « Giro di Francia », avendo come compagno di gara l'amico Nelson, un giornalista americano che doveva ora condiderne la tragica sorte. Atletico, gioviale, cavalleresco, guidatore impetuoso ma corretto, faceva ormai parte della stretta cerchia degli assi e la sua perdita lascia nell'ambiente sportivo internazionale un vuoto non facilmente colmabile.





un apporto finanziario all'anemico bilancio dei concorrenti, per evidenti ragioni di tradizionale dignità non può necessariamente essere che tale.

Alla Mille Miglia, abbiamo visto l'acqua minerale competere con gli spaghetti fra la meraviglia piuttosto scandalizzata degli stranieri a cui questo genere di « business » appariva del tutto nuovo.

Ci sembra che della questione dovrebbe comunque occuparsi in modo generale la C.S.I. onde arrivare ad una norma omogenea ed uguale dappertutto, senza concedere arbitrii o licenze locali. Sappiamo che le massime case di accessori che ancora sostengono validamente ed in modo sostanzioso lo sport automobilistico, hanno deciso una immediata e drastica azione contraria a questa nuova moda italo-messicana la cui importazione ci lascia molto perplessi.

Anche a proposito della ormai tanto discussa « divisione dei corridori in categorie », si dovrebbe arrivare ad una norma a carattere internazionale. Abbiamo trovato alquanto ridicolo il vedere richiedere ai « nostri » la famosa « licenza di 2ª categoria » quando invece si è fatta partire una coppia francese di cui un membro aveva una licenza internazionale « valida esclusivamente per i Rallyes »!...

Chiudiamo così la prima parte delle note di « Auto Italiana » sulla Mille Miglia e ci propo-

Ernesto Maserati (secondo da sinistra) assiste al rifornimento di **Rigamonti** che ha portato l'O.S.C.A. 750 cc ad una nuova, bella vittoria nella sua classe.

Giulio Cabianca con la O.S.C.A. 950 cc sperimentale ha nettamente dominato il gruppo delle 1100 cc sport.

niamo di riparlare in dettaglio. La grande gloriosissima corsa, tanto cara al cuore di tutti gli sportivi del mondo ed in particolare degli italiani, è stata tinta di sangue e di lutto. Oltre al dolore per la perdita di un grande campione e di due altri valorosi concorrenti, la desolazione di tante famiglie che hanno visto i loro cari straziati dalla furia incontrollata della macchina fanno passare in seconda linea tutte le considerazioni di carattere tecnico-sportivo, per interessanti che siano. Ci troviamo di fronte ad un problema gravissimo che a due anni dall'orrendo caso di Le Mans, rimette in discussione con drastico e crudele realismo tutta l'impostazione del nostro sport. Auspicavamo una radiosa giornata nel luminoso maggio 1957, ma non è stato

così. Il destino non ha voluto che la Mille Miglia si concludesse tutta in tono maggiore come sembrava potesse essere. Sta agli uomini dotati di senso della responsabilità e di cosciente obiettività trarre le conseguenze, meditare il da farsi, prevenire le reazioni inconsulte e non lasciarsi trascinare dalla passione né in un senso né nell'altro.

GIOVANNI LURANI

LE CLASSIFICHE

XXIV MILLE MIGLIA - 12 MAGGIO 1957

CATEGORIA SPORT

Classe 750
1. Rigamonti (Osca) 13,29'41" media km 118,342; 2. Laroche (Osca) 13,31'11"; 3. Laureati (Osca) 13,40'25"; 4. Hermand (Panhard) 13,47'45"; 5. Vinattieri (Renault) 14,34'44".

Classe 1100
1. Cabianca (Osca) 12,51'46" media km 124,156; 2. Manfredini (Osca) 13,22'52"; 3. Falli (Osca) 13,32'14"; 4. Manzini (Ermini) 14,24'56"; 5. Masperi-Foglietti (Osca) 15,23'48".

Classe fino a 1500
1. Maglioli (Porsche) 11,14'07" media km 142,141; 2. Schiller (Porsche) 11,54'24"; 3. Saucken (Porsche) 12,54'05"; 4. Carnegie (M.G.) 12,55'21"; 5. Berger-Foiret (Maserati) 13,47'28".

Classe fino a 2000
1. Munaron (Ferrari) 11,32'04" media km 138,454; 2. Koehert (Ferrari) 11,49'02"; 3. Sbraci (Ferrari) 12,02'08"; 4. Guichetti (Ferrari) 12,08'22"; 5. Govoni (Maserati) 12,46'07".

Classe oltre 2000
1. Taruffi Piero (Ferrari) 10,47'27" media km 152,632; 2. Von Trips (Ferrari) 10,30'48"; 3. Scarlati (Maserati) 11,00'58".

CATEGORIA TURISMO E GRAN TURISMO

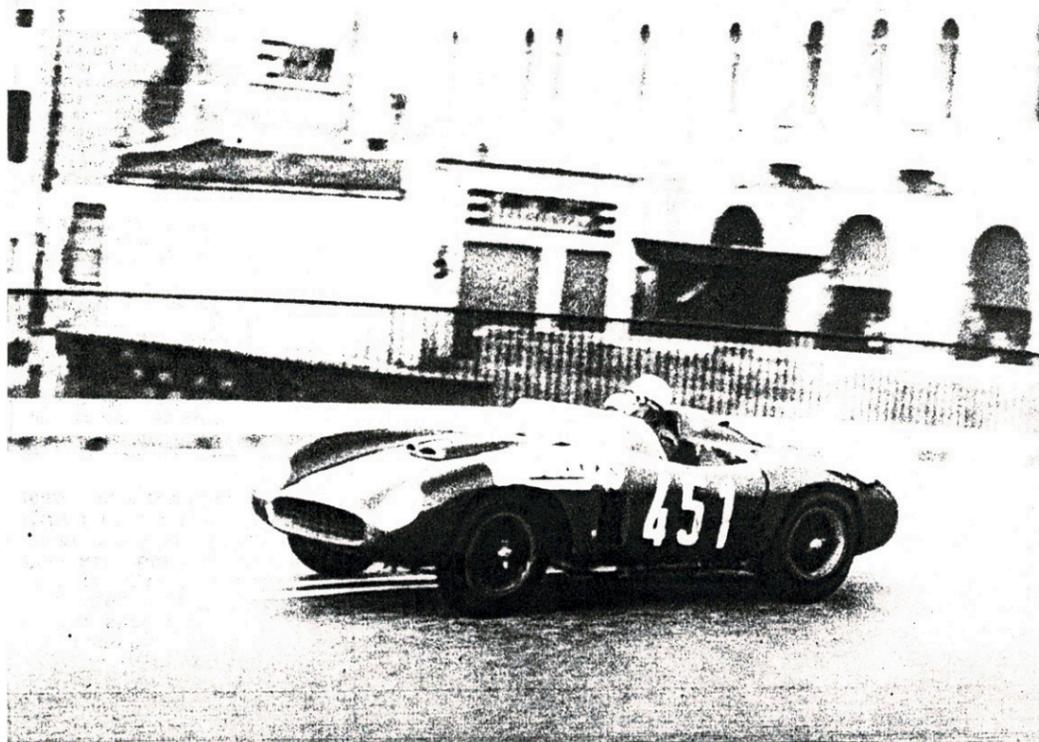
Classe 750: 1. Thiele, 13,32'33", media km. 117,925; 2. Guarnieri, 13,38'40"; 3. Gianni, 13,45'57"; 4. Luino, 14,12'26"; 5. Zanotti, 14,14'52", tutti su Abarth-Zagato.
Classe 1000: 1. Vidilles (D.B.) in 13,47'42", media km. 115,766; 2. Frere (Renault) 13,47'55"; 3. Garnache (Renault) 14,00'20"; 4. Pichart (Panhard) 14,00'23"; 5. Justamon (D.B.) 14,20'51".

Classe 1100: 1. Mantovani (Lancia Appia) 13,20'22", media km. 119,720; 2. Anselmi (Lancia Appia) 13,23'39"; 3. Lurani (Lancia Appia) 13,40'52"; 4. Coppo (Fiat Zagato) 14,01'53"; 5. Mandrini (Fiat) 14,02'36".
Classe fino a 1300: 1. Martin-Convart, 12,39'44", media km. 126,123; 2. Laureati, 12,44'50"; 3. Spillotackis, 12,48'54"; 4. Grazioli, 12,54'47"; 5. Fraccari, 12,56'36". Tutti su Alfa Romeo « Giulietta SV ».

Classe fino a 1600: 1. Strahle-Linge, 12,10'08", media km. 131,236; 2. Lissmann, 12,29'45"; 3. Walter-Reinhold 12,33'18"; 4. Godin-De Beaufort, 13,06'58"; 5. Ferroud-Vincent, 13,23'56". Tutti su Porsche.

Classe fino a 2000: 1. Nobile-Cagnana (Fiat Zagato) 13,0'49", media km. 122,717; 2. Arosio (Alfa) 13,18'59"; 3. Travaglini (Fiat) 13,23'54"; 4. Aumas (Alfa) 13,56'24"; 5. Fona (Alfa) 13,56'30".

Classe oltre 2000: 1. Gendebien, 10,35'53", media km. 150,688; 2. Luglio, 11,26'58"; 3. « Ippocrate », 11,30'55"; 4. Buticchi, 11,44'27"; 5. Kammamuri, 12,21'21". Tutti su Ferrari « 250 GT ».



Il torinese Munaron ha vinto con ottimo stile la affollata classe « due litri » sport, piazzandosi anche all'ottavo posto in classifica generale. Un risultato, questo, che premia la passione del modesto pilota.