

Gli equipaggi cremonesi al via

Tra gli equipaggi al via anche i cremonesi, **Alberto Bardelli - Massimo Boselli Botturi** su Lancia Ardea berlina e **Paolo Nolli - Alberto Orioli** su Porsche 356 A 1600. Cremonese di nascita, bresciano d'adozione **Enrico Scio** è al via con una MG TB del 1939. Difendono i colori cittadini gli alfieri della Scuderia 3T **Domenico Battagliola - Emanuel Piona** su Bugatti T37 e **Massimo Amenduni Gresele - Fabrizio Vicari** su Alfa Romeo 6c 1500 SS MM.

#14 DOMENICO BATTAGLIOLA - EMANUEL PIONA

BUGATTI T37 1926

Una delle auto da corsa più belle mai costruite. I primi tre esemplari di questo glorioso modello della Casa alsaziana furono consegnati nel dicembre del 1925; in totale la produzione, riservata ai piloti privati, fu di 270 esemplari, gli ultimi dei quali venduti nel 1930. La *Tipo 37* venne prodotta in due versioni: la "normale" per corse su strada, con motore aspirato da 60 cv, e - dal 1927 - la 37A per le corse in pista, con motore dotato di compressore da 90 cv/bhp. Nel corso degli anni la potenza venne incrementata fino ad oltrepassare i 100 cv/bhp. Alcune Tipo 37 parteciparono alla Mille Miglia del 1928 fruendo di un'organizzazione eccezionale voluta dallo stesso costruttore italo-francese, ma si rivelarono più adatte alle gare in pista che non alla severa corsa bresciana.

#36 MASSIMO AMENDUNI GRESELE - FABRIZIO VICARI

ALFA ROMEO 6C 1500 SS MM 1928

Questa vettura partecipò con il numero 71 alla Mille Miglia del 1929 terminando terza nella propria classe guidata dal pilota privato Elia Scampini di Gallarate. Questo modello rappresenta, per certi versi, una svolta nell'industria automobilistica europea. Il progetto 6C 1500 (sei cilindri in linea con una cilindrata di 1.500 cc) fu firmato nientemeno che da Vittorio Jano che cercava una via alternativa, senza sacrificare le prestazioni, a quella intrapresa da numerose case automobilistiche che, alla ricerca della pura potenza, proponevano motori sovralimentati. Il progettista dell'Alfa Romeo, mirando alla leggerezza e alle conseguenti caratteristiche di maneggevolezza, preferì una cilindrata intermedia. Sull'onda dei dati raccolti con l'esperienza della famosissima P2, Jano ottenne quello che cercava presentando la vettura al pubblico nel 1925, salvo poi consegnare le prime auto solamente due anni dopo. Una versione sportiva come questa, con il compressore, fu portata al trionfo alla Mille Miglia del 1928 da Campari e Ramponi.

#106 ENRICO SCIO – X

MG TB 1939

Prodotta in soli 379 esemplari la MG TB è la più rara della fortunata serie T-Type. Presentata nel maggio del 1938, beneficia dell'installazione di un moderno motore a quattro cilindri derivato dal propulsore della Morris Ten Serie M. Rispetto a quest'ultimo, era però più potente, grazie all'impiego di doppio corpo. Aveva una cilindrata di 1.250 cm³. Vennero rivisti anche il cambio e la frizione. La potenza era di 54 cavalli a 5200 giri al minuto, un dato di tutto rispetto per l'epoca, soprattutto se esaltato da una struttura dal peso contenuto in 737 kilogrammi. Così la MG TB riuscì a diventare un'icona di stile ma anche una vettura da corsa rispettata sui campi di gara di tutto il mondo.

#117 ALBERTO BARDELLI - MASSIMO BOSELLI BOTTURI

LANCIA ARDEA BERLINA 1940

La Ardea fu la versione utilitaria dell'Aprilia: volutamente quasi identica, fu progettata con misure esterne pari a quattro quinti di quelle dell'Aprilia. Il propulsore è il più piccolo mai costruito dalla Lancia e sviluppava, nel 1939, circa 30 cv. Modernissima l'impostazione generale: scocca portante, sospensioni anteriori indipendenti con il classico sistema Lancia a foderi verticali; retrotreno a ponte rigido con balestre; motore con i quattro cilindri disposti a V molto stretto con valvole in testa comandate da un albero a camme laterale, ma disposte sul motore Ardea in modo tale da ottenere una camera di scoppio emisferica a beneficio del rendimento; circostanza resa possibile dagli incomparabili ingegneri Lancia che si traduce in elasticità di funzionamento e consumi molto bassi. La Ardea fu prodotta in quattro serie: la prima, realizzata dal 1939 al 1941, è la più rara e questo è uno dei pochi esemplari in circolazione.

#375 PAOLO NOLLI - ALBERTO ORIOLI

PORSCHE 356 A 1600 1956

La 356 fu la prima Porsche prodotta con il nome del famoso ingegnere, Ferdinand, che aveva progettato alcune tra le più belle Mercedes, negli anni Venti e Trenta e dato il via al progetto Volkswagen. Questa sua prima creatura, con carrozzeria disegnata dal figlio Ferry, si basa proprio sulla Volkswagen e, come il "Maggiolino", del quale utilizza molte parti meccaniche, ha motore e trazione posteriori. La cilindrata aumentò progressivamente e, nel settembre del 1955 comparve la 356 A, con motore maggiorato a 1.582 cc. Dal 1952 al 1957 la 356 dominò la sua classe, nella Categoria Gran Turismo, alla Mille Miglia. La carriera delle 356 alla Freccia

Rossa ha dell'incredibile: nel 1952, con Giovannino Lurani, si aggiudicò la Classe fino a 1.500 cc della Categoria Gran Turismo; nel 1953 vinse la Classe fino a 1.300 cc e quella fino a 1.500 della Categoria Sport di Serie con Hermann; nel 1954 vittoria sia nella Classe 1.300 cc sia nella 1.600 della Categoria Gran Turismo; idem nel 1955; il 1956 vide la vittoria della Speedster nella Classe fino a 1.600 cc della categoria Sport Con Limite Di Prezzo e della coupé nella 1.600 Gran Turismo.