

della classifica finale, sono rally, velocità in pista e in salita. In più concorrono al punteggio finale le partecipazioni alle otto nuove manifestazioni denominate "Fiat Days", giornate che sono insieme sport e spettacolo, agonismo e folklore, con larga partecipazione di appassionati, in programma in otto autodromi italiani.

### Fiat all'inizio del secolo

La storia della Fiat nelle corse è ricca di interesse e di episodi. Come si è detto, agli inizi del '900 le prime Fiat avevano cominciato a partecipare e a vincere. Per quasi un trentennio, dal 1900 al 1927 (anno nel quale la Fiat si ritirò dalle gare) le vetture torinesi conquistarono non solo trofei e

giubbe di cuoio, dei cappelli a visiera (sostituiti oggi dalle leggere tute ignifughe e dai caschi integrali). Nel 1904, alla Settimana di Brescia, sul percorso Brescia-Cremona-Mantova-Brescia, di 370 km, si impose Vincenzo Lancia su Fiat 75 HP. Tra gli iscritti figuravano Nazzaro, Cagno, Florio e i non meno famosi Durai ed Hemery. L'anno successivo Alessandro Cagno si aggiudica la cronoscalata del Mont Ventoux, in Francia, sulla 100 HP, stabilendo il record della corsa.

### Il famoso anno 1907

Nel 1907, anno di grandi affermazioni per la Casa torinese, Felice Nazzaro tagliò per primo il traguardo della Targa Florio su Fiat 28-40 HP, seguito da Lancia.

Nel 1921 la Targa Florio fu appannaggio del conte Masetti; nel '22 Felice Nazzaro vinse il Gran Premio di Francia a Strasburgo. Pietro Bordino portò la Fiat 2 litri vittoriosa al traguardo del Gran Premio d'Italia nel 1922 mentre al Gran Premio d'Europa, disputatosi a Monza l'anno seguente, fu Carlo Salamano a trionfare.

Con la vittoria ottenuta a Monza da Bordino nel Gran Premio di Milano del 1927, al volante della "806" a 12 cilindri (due file di sei) con compressore, la Fiat sospese la sua presenza ufficiale nelle competizioni automobilistiche.

### La Balilla Coppa d'oro

Queste alcune delle vittorie più significative nel primo periodo di attività agonistica della Fiat.

Non verrà però tralasciata la progettazione e produzione di vetture sportive che conquisteranno ancora onori e primati grazie a clienti privati la Balilla "Mille Miglia" e "Coppa d'Oro" (nate nel '33 e 1934), la "1100 MM" (che debuttò alla Mille Miglia del 1938: vinse la sua categoria e conquistò un primato percorrendo 1.620 km a 112 orari di media), dalla quale, dopo la seconda guerra mondiale, deriva la 1100 S. Tutte vetture che portano alla Fiat notorietà e successi. Nel 1952 venne ancora lanciata una berlinetta due posti ad elevate caratteristiche aerodinamiche, molto competitiva: la "8V" di 2 litri, con sospensioni a quattro ruote indipendenti.

### 1972: ritorno alle corse

Nel 1972 la Fiat è tornata ufficialmente alle corse in una prospettiva che supera gli interessi di marca e diventa importante per tutta l'industria automobilistica e quindi per il paese. La vittoria della Ferrari in formula o quella della Fiat nel campionato rally offrono anche una certa immagine dell'Italia, confermando la validità di un settore e di chi in esso lavora. Verso la metà degli anni Sessanta la popolarità dei rally ha avuto un notevole incremento. Molti sportivi sono scesi in gara con modelli



premi, ma anche grande popolarità e credibilità in campo nazionale ed internazionale. Al primo Giro automobilistico d'Italia (1901) la Fiat partecipò con 9 vetture: otto del tipo 8 HP a due cilindri (1082 cc) e una 12 HP a quattro cilindri di 3.770 cc. È l'epoca degli spolverini, degli occhialoni, delle ingombranti

Lo stesso anno, nella Coppa dell'Imperatore sul circuito del Taunus, vinse ancora Nazzaro e il successo Fiat fu consolidato dal quinto posto di Wagner e dal sesto di Lancia. Nazzaro si ripeté a Dieppe nel Gran Premio di Francia con la "130 HP", alla media oraria di km 119,981.

Tra una sfida con altre marche e records mondiali di velocità che videro sempre primeggiare la Fiat, ecco il Gran Premio di Francia del 1912 con la vittoria di David Bruce-Brown e la sua Fiat S74. Si riprese a correre dopo il primo conflitto mondiale e Ferdinando Minoia, nel 1919, si aggiudicò la prova del circuito di Fano con la nuova S 57, mentre Antonio Ascari si affermò alla Parma-Poggio di Berceto.