

# ANDI Brescia



ai nuovi modelli

asse sterzante

priori sterzanti

occarri pesanti

ni compensate

ia d'esercizio

i circolazione

ca d'Aosta 28 / 30 telefono 14-33

la  
mille miglia  
un  
uomo  
e un  
viale

E' giorno di festa, per Brescia, quello nel quale si corre la « Mille Miglia », ma non si tratta di una festa normale, chè, anzi, la si può considerare addirittura, senza timore di incappare in un'iperbole, una « festa nazionale » per la semplice ragione che tutte le città, i piccoli agglomerati di case, i cascinali che fronteggiano le strade lungo le quali sfrecciano, a velocità fantastica, le macchine partecipanti al colossale carosello ideato dai tre moschettieri — Mazzotti, Canestrini, Aymo Maggi e Castagneto — che sono, naturalmente, quattro come quelli immortalati da Alessandro Dumas; per la ragione dicevamo, che tutta l'Italia è in festa. Per Brescia, naturalmente, la festa non dura un giorno solo, perchè anche nelle quarantotto ore che precedono quelle della corsa il.... pandemonio è notevole, ma il particolare non ha importanza.

Si era, molte dozzine di anni fa, studenti, e, quando si parlava o si udiva parlare di Brescia, ricorrevano alla mente i versi di quello che onorammo come nostro maestro, Giosuè Carducci: « Brescia la forte, Brescia la ferrea, Brescia la leonessa d'Italia ». Gli studenti d'oggi accomunano, nel ricordo, la Brescia eroica a quella che dà vita, da parecchi lustri, alla « Mille Miglia », una competizione che non ha eguali nel mondo e che invano si tenta di scimmiettare. Noi pensiamo ai settantasette concorrenti alla prima corsa, quella del 1927, vinta dall'indimenticabile Nando Minoia, in coppia con Morandi, al pubblico che assisteva all'arrivo, e confrontiamo quella cifra all'altra, la più recente, del 1954, dei trecentosettantaquattro partiti e che si è risolta col trionfo clamoroso di Alberto Ascari. E la mente corre agli scomparsi che la classica competizione avevano vinto, a Minoia, a Campari, a Borzacchini, a Varzi, a Nuvolari, a Biondetti, coi quali ebbimo dimestichezza e il cui ricordo ci rattrista profondamente.

Si parlava, or ora, di concorrenti e di spettatori. A quanti — grosso modo — sommarono quelli del 1927 e a quanti quelli del 1954? E' certo che anche il numero di questi ultimi è aumentato di mille doppi. L'anno scorso ho assistito all'arrivo dei piloti dalla tribunetta che il vecchio (*absit injuria verbo*) amico Castagneto aveva fatto installare in prossimità del traguardo e dove ci si pigiava come le famose acciughe nel celeberrimo barile, e sono rimasto sbalordito per la quantità di appassionati che affollavano l'interminabile Viale Rebuffone. Gremite le capaci tribune, siepi umane dietro le transenne, guardate da un servizio d'ordine ammirevole; zeppe di gente le ampie strade alberate, automobili, motocicli e scooters allineati sulle fiancate di ogni viale: un movimento febbrile dovunque, che ricordava da vicino le giornate dei Grandi Premi all'Autodromo di Monza. Ma la « Mille Miglia », non soffre confronti, anche se non ha il carattere spiccatamente spettacolare dei circuiti in pista; è una gara che fa storia a sè, che chiama a raccolta tutte le forze vive e vitali di tutte le nazioni, che non conosce defezioni, che pretende — e ne ha il diritto

4 ruote indipendenti

motore posteriore

velocità classe DE



... che dire delle ansie del coraggioso e paziente Castagneto ...



... gli appassionati affollano l'intermittente viale Saffone ...



... che dire delle ansie del coraggioso e paziente Castagneto ...



... gli appassionati affollano l'interminabile viale Rebuffone ...

— che i campioni di grido la onorino con la loro presenza per esserne onorati, a battaglia conclusa, anche allora che non li cinge in fronte il lauro che premia i trionfatori. Nella « Mille Miglia » c'è gloria per tutti e averla ultimata è già di per sé un motivo di comprensibile soddisfazione e di legittimo orgoglio.

Accennavamo, dianzi, allo spettacolo di folla offerto dal Viale Rebuffone. Pensate a gente d'ogni età e d'ogni condizione accalcata per chilometri e chilometri sui bordi delle strade, a quelli che sostano là dove sono sistemati gli altoparlanti e che sono ansiosi di notizie; alle centinaia di giornalisti d'ogni paese che attendono di conoscere un nome, l'ora di un passaggio dall'uno all'altro posto di controllo; alla tensione nervosa di migliaia di persone direttamente interessate al risultato della gara; alla mobilitazione di meccanici, di fiduciari, di privati informatori, di militi dell'arma, di agenti della polizia, di vigili urbani dislocati in ogni centro abitato per mantenere la disciplina necessaria ad evitare incidenti... E ricordate al lavoro di preparazione che è costato tutto questo, a incominciare dall'applicazione delle caratteristiche frecce di segnalazione sul



percorso per giungere, attraverso una serie di richieste di autorizzazioni, di concessioni, di permessi, al giorno stabilito per il « via! ».

Chi può dire le ansie del cireneo della colossale manifestazione, di quel coraggioso e paziente Castagneto, che ha sulle robuste spalle tutta l'organizzazione della « Mille Miglia? ».

Coloro che, durante le lunghe ore dedicate alla verifica delle macchine lo vedono in Piazza della Vittoria; coloro che lo scorgono, nelle ore piccine, seguire con lo sguardo, una per una, le centinaia di macchine incolonnate per prendere la parteza agli ordini del cronometrista; quelli che, nelle ore nelle quali la corsa si svolge, gli sono vicini mentre, nel suo studio, riceve telefonate a getto continuo e legge telegrammi su telegrammi; coloro che, quando è imminente l'inizio degli arrivi dei concorrenti, lo vedono passeggiare tranquillamente nelle immediate adiacenze dei posti riservati ai cronometristi, ma sempre intento ad osservare che tutto proceda con la massima regolarità; costoro debbono domandarsi di quale materia siano fatti i suoi nervi e fino a che punto giungano la sua pazienza e la sua forza di sopportazione.

Il buon Renzo appare a tutti come l'uomo più pacifico e più soddisfatto del mondo, perchè ormai il suo calvario sta per aver termine, ma chi sa dire quali pensieri gli turbinino nella mente in quelle lunghe ore di spasmodica attesa che precedono quella della chiusura del traguardo? E' probabile che l'uomo stia già rimuginando qualcosa da movimentare la « Mille Miglia » dell'anno successivo. Non è forse vero che, pochi giorni dopo la fine di una di codeste gare, già corrono sui giornali notizie su quella che seguirà?

Castagneto — si direbbe — non dorme mai. Certo è, tuttavia che, egli non dorme sugli allori, per la semplice ragione che, in tanti anni di massacrante lavoro, non ha fatto che distribuirne a bizzeffe. E', forse, questa, la sua intima gioia, la gioia che gli deriva dalla soddisfazione di averla data agli altri.

Augusto Mignani

... gente di ogni età e di ogni  
condizione ansiosa di notizie ...

Ly

verso una serie di richieste di autorizzazioni, di  
no stabilito per il « via! ».

teo della colossale manifestazione, di quel corag-  
he ha sulle robuste spalle tutta l'organizzazione

e ore dedicate alla verifica delle macchine lo  
ia; coloro che lo scorgono, nelle ore piccine, se-  
una, le centinaia di macchine incolonnate per  
ni del cronometrista; quelli che, nelle ore nelle  
o vicini mentre, nel suo studio, riceve telefonate  
rammi su telegrammi; coloro che, quando è im-  
ei concorrenti, lo vedono passeggiare tranquilla-  
enze dei posti riservati ai cronometristi, ma sem-  
utto proceda con la massima regolarità; costoro  
materia siano fatti i suoi nervi e fino a che pun-  
la sua forza di sopportazione.

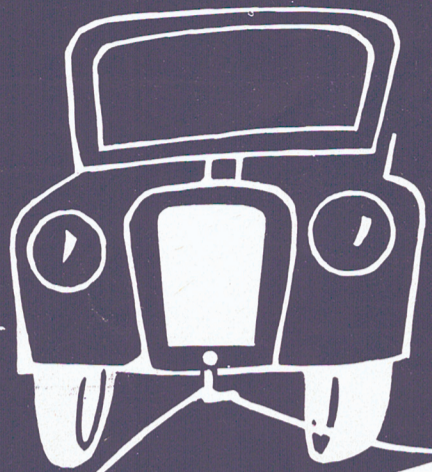
come l'uomo più pacifico e più soddisfatto del  
lvario sta per aver termine, ma chi sa dire quali  
ate in quelle lunghe ore di spasmodica attesa che  
ra del traguardo? E' probabile che l'uomo stia  
movimentare la « Mille Miglia » dell'anno suc-  
pochi giorni dopo la fine di una di codeste gare,  
e su quella che seguirà?

non dorme mai. Certo è, tuttavia che, egli non  
mplice ragione che, in tanti anni di massacrante  
buirne a bizzefte. E', forse, questa, la sua intima  
alla soddisfazione di averla data agli altri.

Augusto Mignani



*Il capolavoro  
degli olii*



**FRAGILE**

PROTEGGETE  
IL VOSTRO  
MOTORE

FILTRI  
OLIO  
BENZINA  
ACQUA

**FRAM**

20'000'000

DI IMPIANTI  
MONTATI IN SERIE  
DALLE MAGGIORI CASE  
DI TUTTO IL MONDO

**Fausto Carello & C. s.p.a. - Torino**

ORGANIZZAZIONE COMMERCIALE

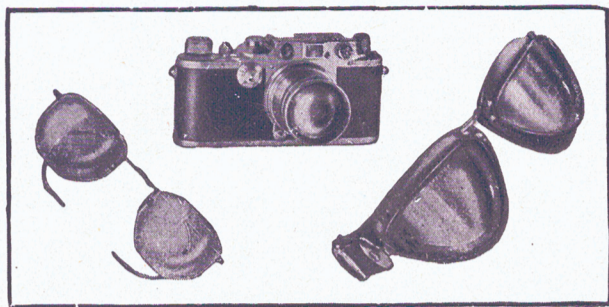
1000  
SERVIZI  
IN TUTTA  
ITALIA

**CARELLO S.p.A.**  
MILANO - CORSO ITALIA 8

proprietà CARELLO - Savigliani - 521333 - Torino - S.p.A. BRESCIA

**A. De Zardo**

ottico specialista



vasto assortimento

occhiali sport

occhiali da sole

pronta esecuzione

ricette oculistiche

**Brescia** portici x giornate 69 tel. **2081**

**ZINCOGRAFICA**

DI PELIZZARI & ASTOLFI

CLICHÉS TRATTO

RETINO COLORI

FOTOLITO

DISEGNI RITOCCHI AEROGRAFICI

**CONSEGNE SOLLECITE**

**BRESCIA**

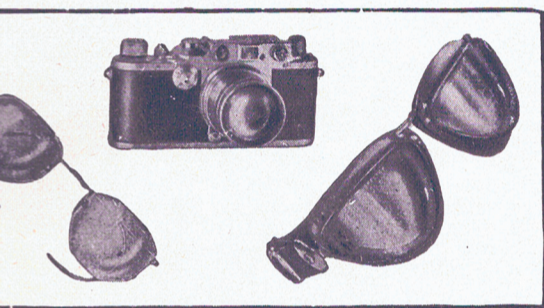
VIA DISCIPLINA 10

TELEFONO **7096**

Un g  
vista tutta da  
C'è tempo in questo: correre tutta la  
Mila Milla, e tornare la domenica sera  
al giornale per ricevere la « corsa vi-  
» ai lettori dal lunedì

**De Zardo**

ottico specialista



vasto assortimento  
occhiali sport  
occhiali da sole

pronta esecuzione

ricette oculistiche

via portici x giornate 69 tel. 2081

**ENCICLOGRAFICA**

ELIZZARI & ASTOLFI

CLICHÉS TRATTO

RETINO COLORI

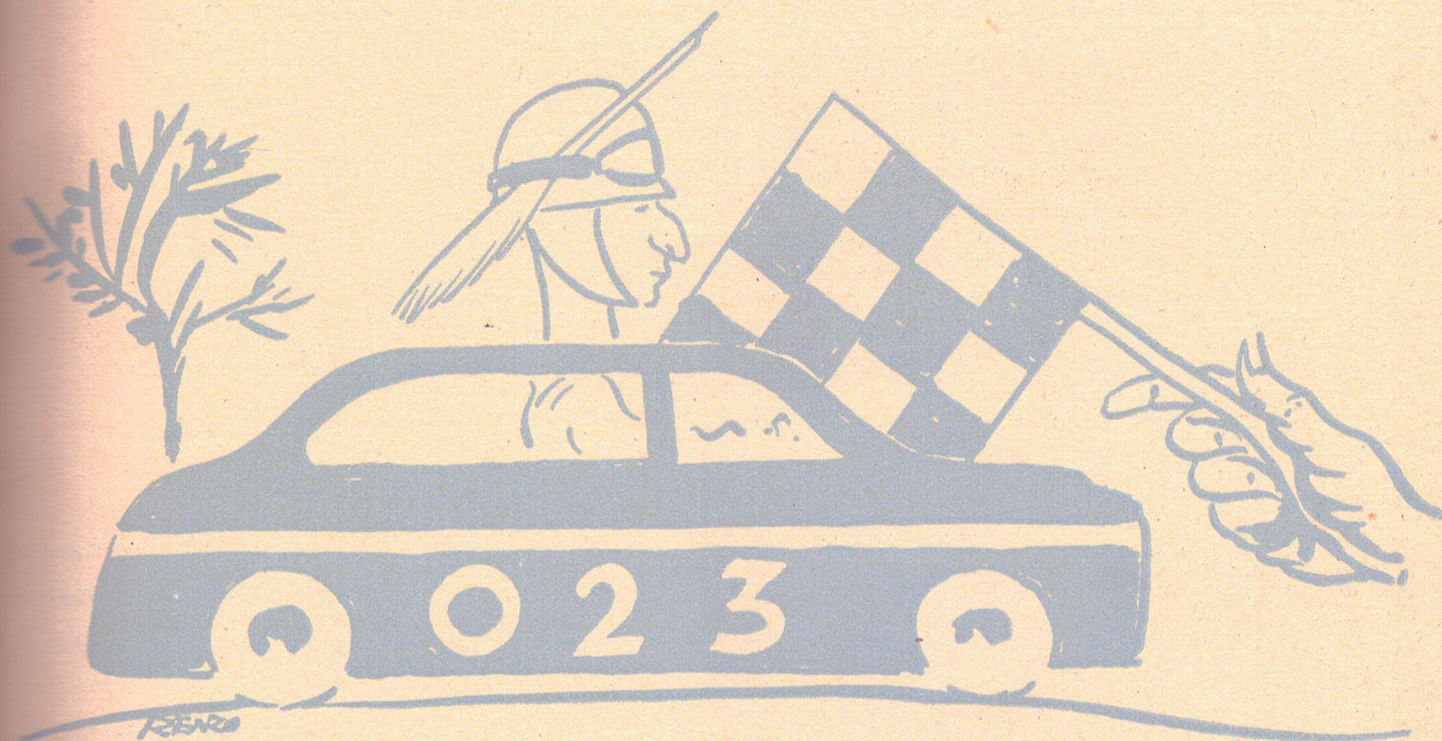
FOTOLITO

RITOCCHI AEROGRAFICI

**CONSEGNE SOLLECITE**

**BRESCIA**

DISCIPLINA 10 TELEFONO 7096



*Un giornalista alla Mille Miglia*

## **vista tutta dal parabrezza**

Il proposito era semplice: partire e arrivare, facendo la corsa. Partire, perchè viene il giorno in cui anche il giornalista — abbia pure una fantasia ariostesca — si stanca di raccontare questa corsa senz'averla mai vista, e vuole andarla a vedere. Arrivare, perchè c'era col giornale e con se stessi un impegno morale: essere di ritorno in tempo per raccontare una Mille Miglia vissuta, una corsa vera, ai lettori del lunedì. Così il cronista ha coronato, alla XXI Mille Miglia, quel sogno che cullava da anni: vedere, tutto da vicino, il più inenarrabile degli avvenimenti sportivi.

Questa dunque è la storia della millecinto nera numero 023, sulla quale erano imbarcati due neofiti della lunga avventura automobilistica, il sottoscritto e l'amico Elia Filippini, validissima e tenace prima guida. La storia della 023 è una storia oscura, assomiglia a quella di cento e cento diseredati della Mille

Il proposito era questo: correre tutta la Mille Miglia, e tornare la domenica sera al giornale per raccontare la « corsa vissuta » ai lettori del lunedì



... nell'auto c'è ogni ben di Dio, dalle banane alla simpamina, dai grissini ai thermos ...

Miglia, che salpano dalla base festosa di viale Rebuffone, dopo essersi caricati di debiti di riconoscenza verso i propri cari e verso gli amici, che con effusione davvero commovente hanno profuso i loro buoni consigli, gli incoraggiamenti e gli « in bocca al lupo ».

Quando si sale la pedana — occorre dirlo? — il cuore è grosso così. Ma non appena la bandierina azzurra si è abbassata, e si sono compiuti i primi metri di percorso, allora incomincia un'ansia lunga e senza tregua, che non si placa fintantochè — appartenendo alla categoria dei più fortunati — non si ha il bene di riportare la macchina al remotissimo traguardo d'arrivo.

Nell'auto c'è ogni ben di Dio: dalle banane alla simpamina, dalle caramelle all'acqua minerale, dalla lavanda ai thermos ricolmi di tè e di caffè, dal destrosio allo zucchero in tavolette, dalle sigarette alla radio portatile, dalle confezioni tascabili di whisky al sapone in fogli, dai grissini all'ansaplasto. Ma non appena ci si trova nella mischia tutto questo corredo che testimonia la premura di altrettante persone care, diventa deliziosamente inservibile. Ciò che conta è correre, e che non manchino alla vettura, sollecitata in maniera così disumana acqua olio e benzina.

Ma appunto la corsa va vista e vissuta così, per sapere cos'è. Occorre provare — per esempio — il disappunto di trovarsi ovattati nella nebbia, in piena notte, lungo i rettifili minacciosamente alberati del Veneto e del Polesine, sui quali s'era fatto tanto affidamento per « tenere alta la media ».

Poi d'improvviso la coltre si leva, ed il cielo appare limpidissimo, e la muta delle macchine si scatena. Ecco attraversiamo Rovigo: si passa a centoventi chilometri all'ora nel cuore della città sfolgorante di riflettori. Le balle di paglia vengono poste a ridosso dei bar, le bandierine dei segnalatori si agitano con moto frenetico. La folla è barricata dietro trincee di sicurezza, con appostamenti incredibili, coreografici e corali. Gruppi di ragazze audacissime pretendono fino a sfiorare i cristalli le loro mani che porgono inafferrabili fiori, le loro labbra le loro schiette fattezze.

Ma, parola d'onore, non c'è tempo di formulare alcun desiderio. Ecco Ravenna dopo trecentotré chilometri di corsa. E' ancora notte: gli stands del controllo e dei rifornimenti sono un esempio di come si fa per sbrigarsi alla svelta. La benzina corre a fiotti nei serbatoi, tra concorrenti ci si guarda in faccia un qual-

che attimo, per quel poco ch'è ricco dei caschi protettivi.

E' l'alba quando ci si rincorre sul faticoso. I più veloci ci superano con Giuseppe Sgarbi presidente della gara della Mille Miglia. Vanno avvertiti da un sasso: più tardi, col fiato facendosi scudo con un'asse solo con gli occhi. (La loro tenacia chilometri dopo, sfatti dalla fatica al ritmo per tradimento del motore. Con l'effluvia di una media che sfiora il villaggio di Popoli, in vista dell'Aquila di metri di distacco, quando scoccia della nostra guinea.

Sull'asfalto puninato di pioggia recarva, compie un pauroso testa e cerniera, puntiamo sulla roccia. La delle lamiere, sembra conclusa li. nocenti, autodemolendosi. I suoi piloti per loro è finita. Ma per noi no. Si late di un gruppo di ragazzotti, ch'incerta.

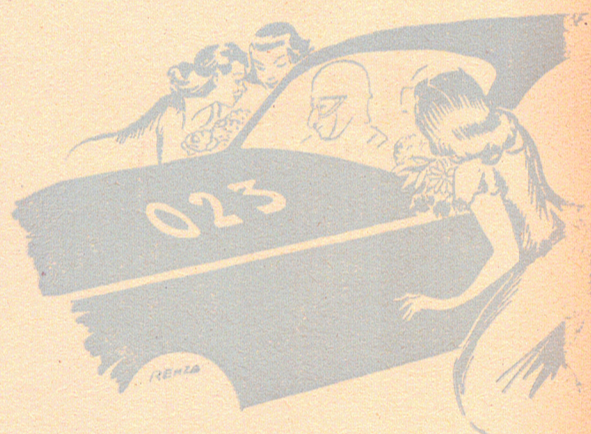
Alla Fiat dell'Aquila ci dicono che perso quasi due ore, la media è scesa chilometri per rimediare una parte. Ma la voce nitidissima, per nulla affilata verso Roma. Le ore adesso costano di più. Attorno a Passo C. letteralmente ogni balconata natura la vegetazione del sito. Dal controllo accompagnano i concorrenti.

Al nostro passaggio tutti additano

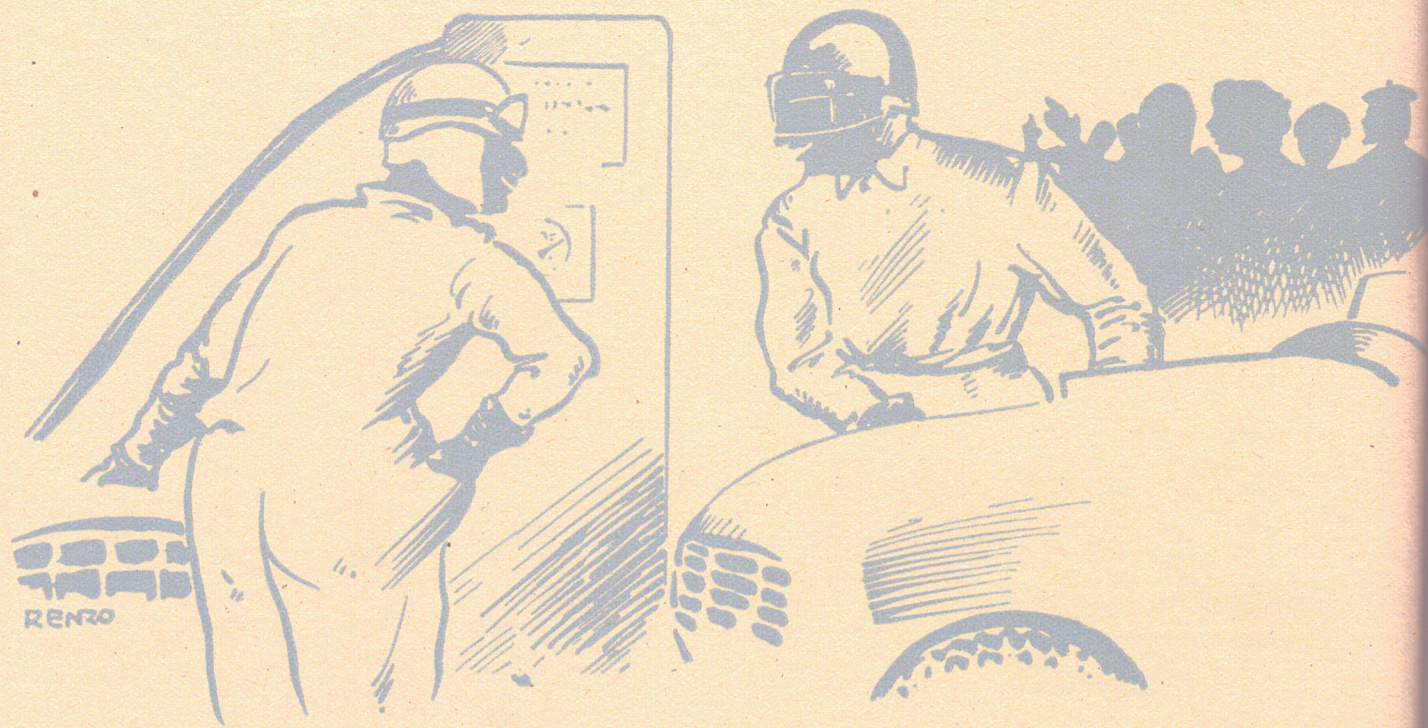


se festosa di viale Rebuffone, dopo essersi caricati  
so i propri cari e verso gli amici, che con effusione  
profuso i loro buoni consigli, gli incoraggiamenti  
occorre dirlo? — il cuore è grosso così. Ma non  
a si è abbassata, e si sono compiuti i primi metri  
a un'ansia lunga e senza tregua, che non si placa  
o alla categoria dei più fortunati — non si ha il  
a al remotissimo traguardo d'arrivo.  
io: dalle banane alla simpamina, dalle caramelle  
nda ai thermos ricolmi di tè e di caffè, dal destrosio  
alle sigarette alla radio portatile, dalle confezioni  
in fogli, dai grissini all'ansaplasto. Ma non appe-  
tutto questo corredo che testimonia la premura di  
enta deliziosamente inservibile. Ciò che conta è  
alla vettura, sollecitata in maniera così disumana,  
a e vissuta così, per sapere cos'è. Occorre provare  
nto di trovarsi ovattati nella nebbia, in piena not-  
mente alberati del Veneto e del Polesine, sui qua-  
o per « tenere alta la media ».  
eva, ed il cielo appare limpidissimo, e la muta del-  
attraversiamo Rovigo: si passa a centoventi chilo-  
tà sfolgorante di riflettori. Le balle di paglia ven-  
le bandierine dei segnalatori si agitano con moto  
dietro trincee di sicurezza, con appostamenti in-  
i. Gruppi di ragazze audacissime protendono fino  
ani che porgono inafferrabili fiori, le loro labbra  
mpo di formulare alcun desiderio. Ecco Ravenna,  
di corsa. E' ancora notte: gli stands del controllo  
empio di come si fa per sbrigarsi alla svelta. La  
ato, tra concorrenti ci si guarda in faccia un qual-

che attimo, per quel poco ch'è riconoscibile sotto le calotte candide o scarlatte  
dei caschi protettivi.  
E' l'alba quando ci si rincorre sul fluidissimo tappeto d'asfalto del litorale adria-  
tico. I più veloci ci superano con diritture prepotenti. Tra essi due bresciani,  
Giuseppe Sgorbati presidente della scuderia Mirabella col fratello Dino, vete-  
rari della Mille Miglia. Vanno avanti a centoquaranta all'ora col parabrezza  
sfondato da un sasso: più tardi, cominciando la pioggia, si difenderanno dalla  
sferza facendosi scudo con un'asse di legno grezzo, dalla quale sopravanzano  
scio con gli occhi. (La loro tenacia non avrà fortuna: li ritroveremo seicento  
chilometri dopo, sfatti dalla fatica ed intrisi d'acqua fino al midollo, costretti  
al ritiro per tradimento del motore).  
Con l'euforia di una media che sfiorava i cento chilometri all'ora, eccoci sui  
tuboga di Popoli, in vista dell'Aquila. Seguiamo un'altra « 103 » a poche decine  
di metri di distacco, quando scocca — certo non avvertita in tempo — l'ora  
della nostra guigne.  
Sull'asfalto patinato di pioggia recente l'altra vettura scivola all'uscita da una  
curva, compie un pauroso testa e coda, ci sbarra ogni via d'uscita. Per non spe-  
narla, puntiamo sulla roccia. La nostra Mille Miglia, a giudicare dal rumore  
delle lamiere, sembra conclusa lì. L'altra macchina demolisce una serie di pa-  
nacarri, autodemolendosi. I suoi piloti escono tramortiti, ma con escoriazioni lievi.  
Per loro è finita. Ma per noi no. Si riprende, in virtù delle robustissime martel-  
late di un gruppo di ragazzotti, che disincagliano le ruote inceppate dalla car-  
rozzeria.  
Alla Fiat dell'Aquila ci dicono che si può correre ancora come prima. Abbiamo  
perso quasi due ore, la media è scesa a cifre indicibili: ma ci sono ancora mille  
chilometri per rimediare una parte del capitale di 120 minuti perduti. Il motore  
ha la voce nitidissima, per nulla arrochita dallo choc.  
Filiamo verso Roma. Le ore adesso passano più lente e più grevi, i chilometri  
costano di più. Attorno a Passo Carrese, e verso la Capitale la folla ammanta  
letteralmente ogni balconata naturale, le automobili e i motoscooter sembrano  
la vegetazione del sito. Dal controllo di Ponte Milvio piccoli aerei da turismo  
accompagnano i concorrenti.  
Al nostro passaggio tutti additano divertiti lo squarcio nella carrozzeria. Quella



... gruppi di ragazze audacissime pro-  
tendono le loro mani che porgono inaf-  
ferrabili fiori ...



curiosità ci fa compagnia, in un certo senso ci fa coraggio. Dentro la macchina il bell'ordine di poche ore innanzi è un vago ricordo: ormai l'olio di scorta intride i wafers, la bottiglia del sugo d'arancio è venuta a diverbio con la tannica di carburante supplementare, e ne ha avuto la peggio. Queste son le cose che capitano ad abitare per una ventina d'ore in un'auto che corre.

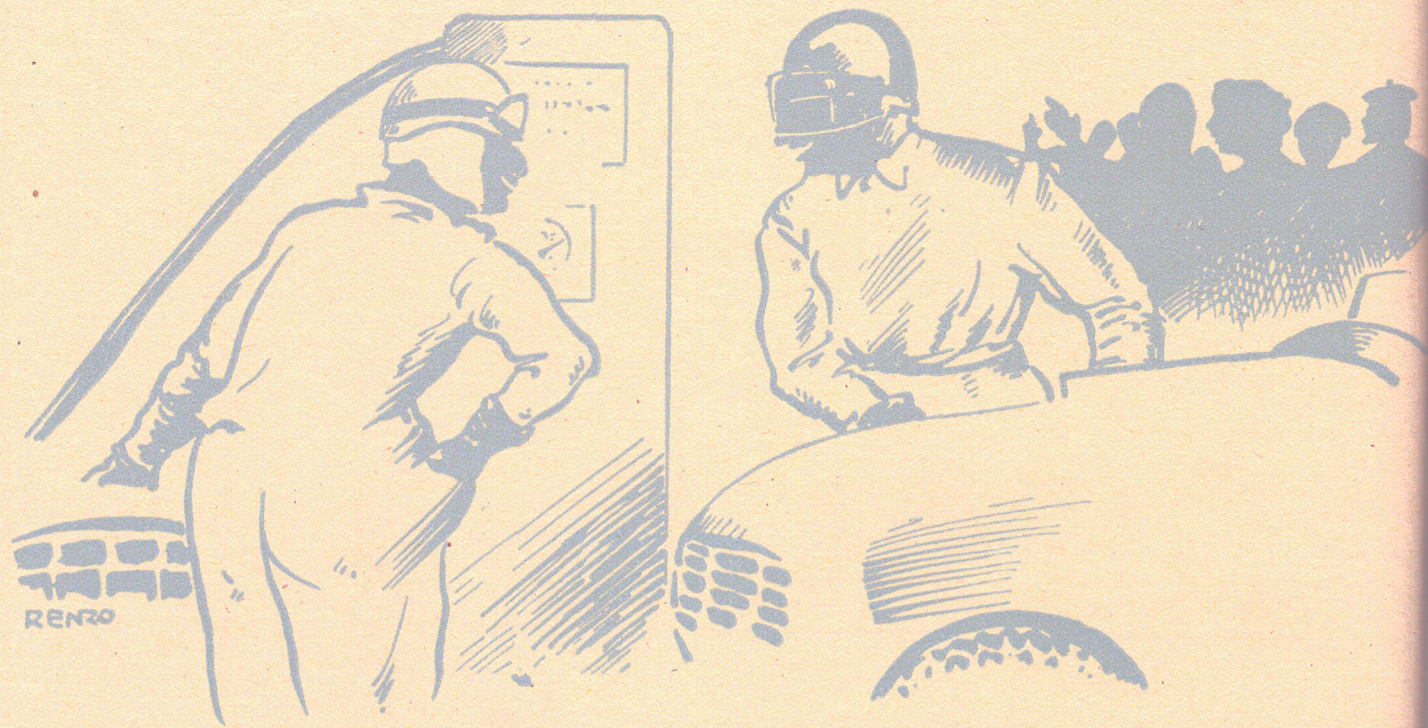
Passiamo tra la Futa e la Raticosa quando la lotta tra i leaders della classifica è in pieno svolgimento. Ci sorpassano nell'ordine prima Musso, poi Marzotto, poi Ascari, lanciati con pazzo abbandono alla conquista delle frazioni di secondo. Aver visto anche per pochi istanti quei piloti dominare, tra le insidie di una strada che è tutta un lungo tranello, i loro mezzi ultrarapidi, e udire la folla accampata in misura strabocchevole incitarli freneticamente (tutta Firenze, tutta Bologna erano venute ai valichi per godersi l'inebriante torneo) è stata per noi l'emozione più viva della nostra domenica automobilistica.

Correndo mezza Italia infiammata dal grande avvenimento sportivo, attraversando di notte e di giorno le grandi città, i remoti villaggi egualmente protesi a salutare la perigliosa cavalcata, ci siano convinti che c'è un solo modo per sapere cos'è la Mille Miglia: viverla e vederla tutta, dal primo all'ultimo chilometro.

... la benzina corre a fiotti nei serbatoi,  
tra concorrenti ci si guarda in faccia per  
qualche attimo ...

Manuel Vigliani

SOC. PER AZ. L  
BRES



curiosità ci fa compagnia, in un certo senso ci fa coraggio. Dentro la macchina il bell'ordine di poche ore innanzi è un vago ricordo: ormai l'olio di scorta intride i wafers, la bottiglia del sugo d'arancio è venuta a diverbio con la tannica di carburante supplementare, e ne ha avuto la peggio. Queste son le cose che capitano ad abitare per una ventina d'ore in un'auto che corre.

Passiamo tra la Futa e la Raticosa quando la lotta tra i leaders della classifica è in pieno svolgimento. Ci sorpassano nell'ordine prima Musso, poi Marzotto, poi Ascari, lanciati con pazzo abbandono alla conquista delle frazioni di secondo. Aver visto anche per pochi istanti quei piloti dominare, tra le insidie di una strada che è tutta un lungo tranello, i loro mezzi ultrarapidi, e udire la folla accampata in misura strabocchevole incitarli freneticamente (tutta Firenze, tutta Bologna erano venute ai valichi per godersi l'inebriante torneo) è stata per noi l'emozione più viva della nostra domenica automobilistica.

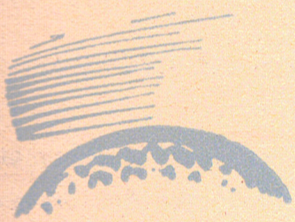
Correndo mezza Italia infiammata dal grande avvenimento sportivo, attraversando di notte e di giorno le grandi città, i remoti villaggi egualmente protesi a salutare la perigliosa cavalcata, ci siano convinti che c'è un solo modo per sapere cos'è la Mille Miglia: viverla e vederla tutta, dal primo all'ultimo chilometro.

... la benzina corre a fiotti nei serbatoi,  
tra concorrenti ci si guarda in faccia per  
qualche attimo ...

Manuel Vigliani

SOC. PER AZ. I

BRES

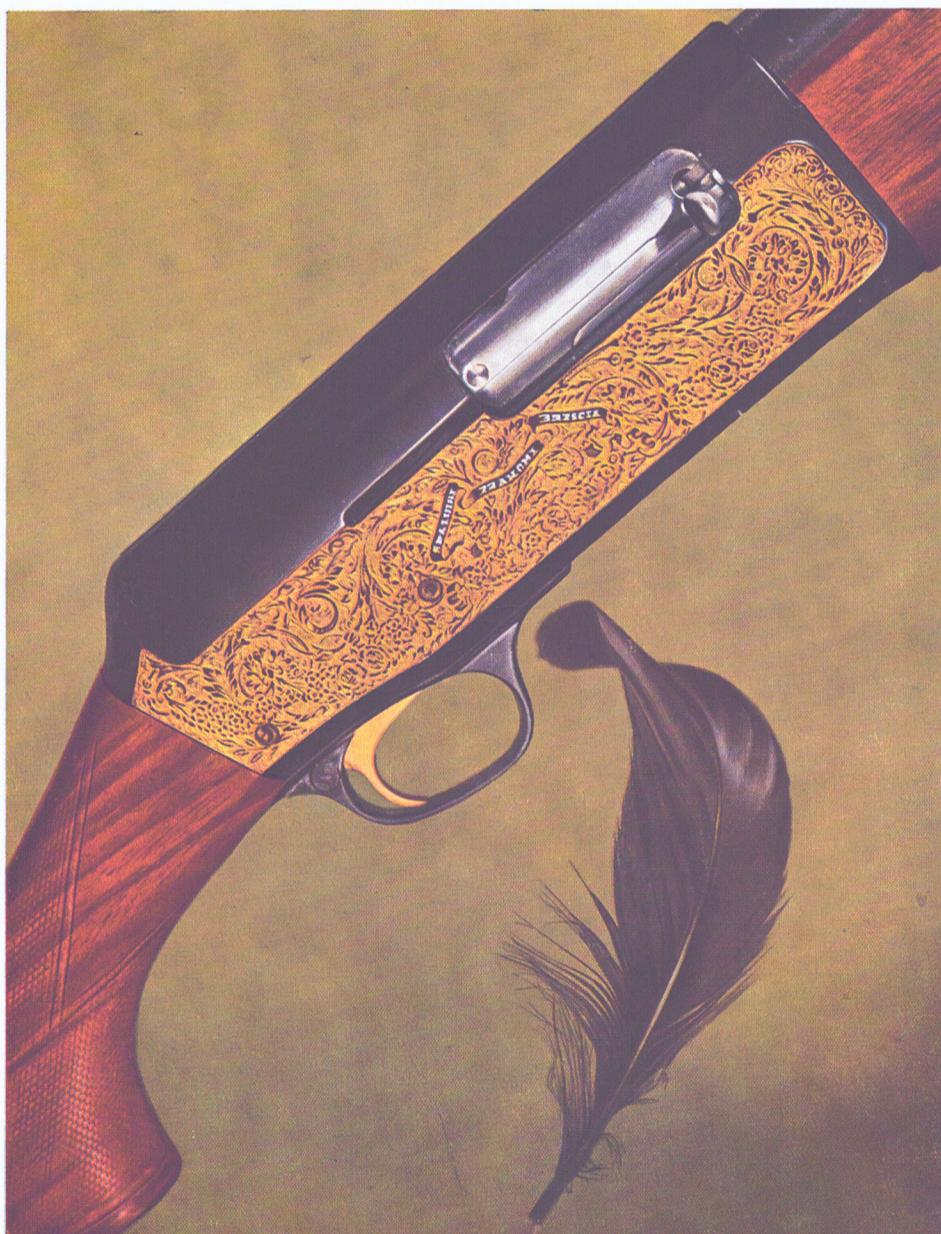


in certo senso ci fa coraggio. Dentro la macchina  
anzi è un vago ricordo: ormai l'olio di scorta intri-  
go d'arancio è venuta a diverbio con la tannica di  
ne ha avuto la peggio. Queste son le cose che ca-  
atina d'ore in un'auto che corre.

ricosa quando la lotta tra i leaders della classifica  
rpassano nell'ordine prima Musso, poi Marzotto,  
o abbandonano alla conquista delle frazioni di se-  
pochi istanti quei piloti dominare, tra le insidie  
lungo tranello, i loro mezzi ultrarapidi, e udire la  
abocchevole incitarli freneticamente (tutta Firen-  
e ai valichi per godersi l'inebriante torneo) è sta-  
a della nostra domenica automobilistica.

mata dal grande avvenimento sportivo, attraver-  
grandi città, i remoti villaggi egualmente protesi  
cata, ci siano convinti che c'è un solo modo per  
viverla e vederla tutta, dal primo all'ultimo chi-

Manuel Vigliani



*L'automatico leggero come la piuma!*

CALIBRO 12 - 20

SOC. PER AZ. **LUIGI FRANCHI** ANTICA FABBRICA D'ARMI  
BRESCIA VIA CALATAFIMI 17 TELEFONO 2572 / 9199



il marchio di prodotti famosi

**Mobilgas**

la benzina superiore che  
aumenta la potenza dei motori

**Mobiloil**

lubrificante superiore detergente,  
antiossidante, anticorrosivo

**SOCONY-VACUUM  
ITALIANA**

Raffineria a Napoli  
Capacità di trattamento:  
oltre 3.000.000 di tonnellate di greggio annue  
La più grande e moderna Raffineria d'Italia

*I gran*

archio di prodotti famosi

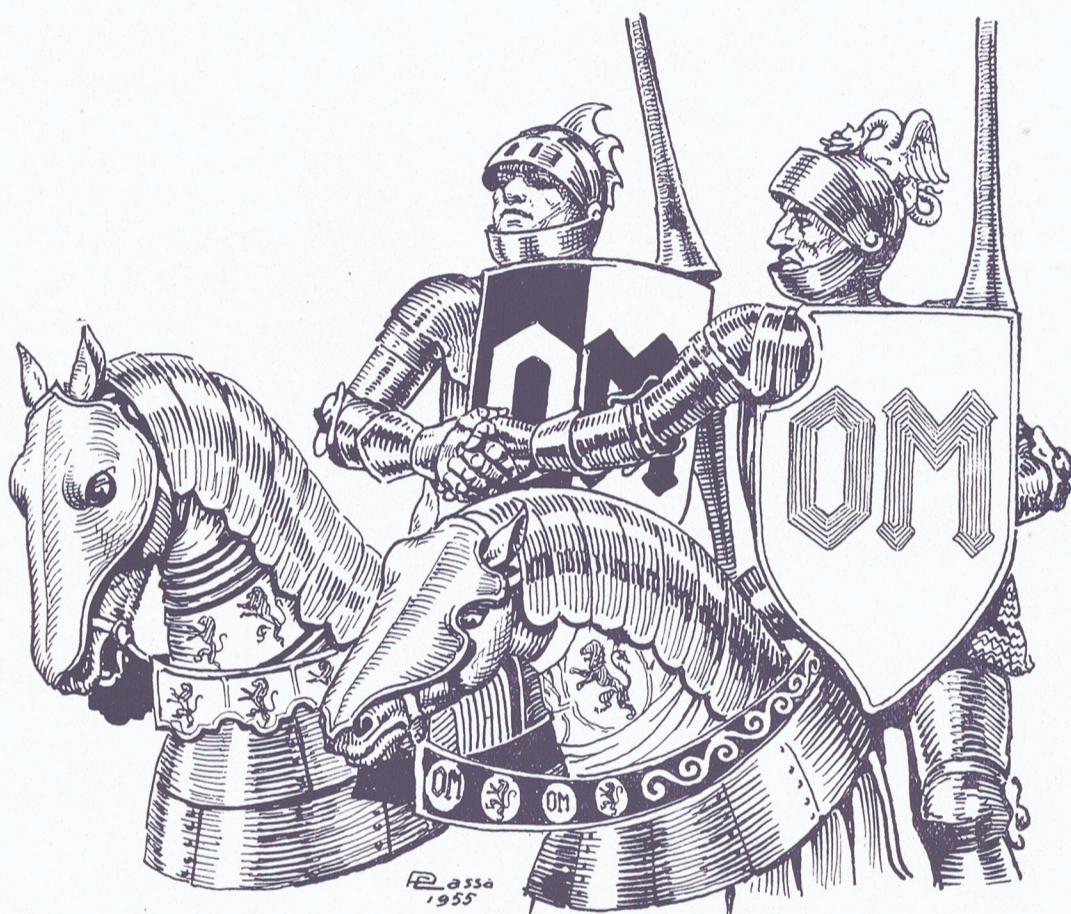
nzina superiore che  
nta la potenza dei motori

nte superiore detergente,  
ante, anticorrosivo

Napoli

rattamento:

00 di tonnellate di greggio annue  
e moderna Raffineria d'Italia



## *I grandi equipaggi della Mille Miglia*

L'alleanza costituisce una manifestazione della tendenza associativa che, a sua volta, è una delle caratteristiche del mondo vivente sulla Terra.

Da tempi lontanissimi, quando l'umanità apparteneva ancora ad un futuro incerto e incalcolabile, si strinsero alleanze tra le creature dei mari, del cielo, della terra, alleanze che la scienza moderna classifica col nome di « simbiosi ». Nella vita pratica di ogni giorno le alleanze, ossia la fusione delle forze materiali e morali di due o più individui per il conseguimento di uno scopo comune, danno luogo alle società, alle cooperative, ai consorzi, alle unioni politiche e militari.

Anche nello sport le alleanze hanno una importanza notevolissima e lo prova la fioritura rigogliosa delle associazioni sportive.

Considerando lo sport unicamente come competizione, ecco anche qui la presenza delle alleanze con le squadre di calcio e di rugby, gli armi dei canottieri, eccetera.

Queste sono alleanze perfette, armoniche, costituite dalla fusione omogenea delle forze di tutti i componenti.

Nello sport automobilistico, invece, il fenomeno della « simbiosi » è più raro a causa delle caratteristiche di questa attività agonistica dove il pilota, alla guida della propria macchina, deve fare da sé, contro gli avversari e contro il cronometro.

Se la gara è molto lunga, faticosa, difficile e il pilota si deve scegliere, per tante considerazioni, un compagno di corsa, ben raramente potrà affidargli la macchina perchè lui solo, il campione, sa sfruttarla pienamente e nei momenti opportuni.

Si tratta, qui, di una alleanza generica, imperfetta.

E' stata la « Mille Miglia » che ha offerto, in passato, i primi casi di « simbiosi » vera e propria, casi che furono poi imitati dappertutto nelle competizioni

su lunghi percorsi, originando addirittura una tecnica di questa « simbiosi ». Per trovare questi primi esempi dobbiamo risalire il corso del tempo, con cammino a ritroso di lunghi anni e tornare alle « Mille Miglia » dei Minoia-Morandi, Rosa, Maggi, Mazzotti, Brilli Peri, Campari, Varzi, Nuvolari, Borzacchini, Arcangeli, Pintacuda, Biondetti.

Quelle « Mille Miglia » si svolgevano nel ruotare di un giorno e una notte imponevano al pilota uno sforzo psichico e fisico prolungatissimo, tale da consigliarne la ripartizione tra due uomini dotati delle stesse possibilità di vittoria. In certe edizioni della corsa, valutate le posizioni avversarie e le loro fortune, qualcuno preferì ridurre il proprio schieramento affidando una macchina a due campioni.

La prima « Mille Miglia » rivelò questi casi di « simbiosi » con Minoia-Morandi che vinsero la corsa, Danieli T.-Balestrero, Danieli M.-Rosa e Brilli Peri-Pesenti, autori, questi ultimi, di una lunga fuga iniziale rimasta memorabile.

Nella seconda « Mille Miglia » il conte Mazzotti, presidente dell'A.C. Borsari, in coppia con Rosa si classificò secondo assoluto con una corsa entusiasmante.

Nella terza « Mille Miglia » ecco sorgere il formidabile « duo » Morandi-Rosa che inaugurava la sua splendida carriera con un secondo posto assoluto nella scia di Campari e precedendo Achille Varzi.

Morandi-Rosa su « OM » verranno ricordati sempre nella storia della « Mille Miglia », come gli equipaggi Minoia-Morandi e Mazzotti-Rosa.

Nella « Mille Miglia » del 1932, la « Mille Miglia » dell'indimenticabile Morandi e Romano, ecco Siena-Taruffi e, nel 1933, Castelbarco-Corbelli e Lurani-Eyeston che con la « M. G. » vinsero nella categoria 1100.

Le alleanze si moltiplicano e ricordiamo le più note, in ordine cronologico. Nel 1934, l'anno della vittoria di Varzi, notiamo Tadini-Barbieri che a Siena comandavano la gara con cinque minuti di vantaggio su Varzi e cedevano il comando al campione di Galliate solo a Terni.

Nel 1937 Shell e Carrière su « Delahaye » si classificano terzi assoluti, preceduti da Pintacuda e Farina.

Nel 1947 la « Mille Miglia » della Rinascita vide la conquista della vittoria come venti anni prima, da parte di un equipaggio di campioni.

Biondetti e Romano, che avevano deciso di giocare la carta del successo in una gara di poche ore prima della partenza, vinsero la gara dopo un serrato duello col grande Tazio Nuvolari.

Per Biondetti, detentore in quel tempo anche del primato assoluto della gara conquistato nel 1938 con Km. 135,381, la vittoria fu la prima della famosa serie consecutiva (1947, 1948, 1949).

Con quattro vittorie assolute Clemente Biondetti ha stabilito un primato che ben difficilmente potrà essere non diciamo superato, ma soltanto uguagliato nella storia della « Mille Miglia ».

Un altro equipaggio famoso che destò un grande entusiasmo fu quello costituito da Maggi e Mazzotti su « OM ».

Questo entusiasmo noi l'abbiamo vissuto e lo ricordiamo sempre.

Anche il povero Bassi, scomparso all'inizio di una « Mille Miglia », una volta si alleò con Gazzabini e insieme fecero una corsa magnifica, durante la quale costituirono sempre una minaccia costante per gli avversari.

Infine, nel 1948, dobbiamo ricordare l'equipaggio Lia Dumas Comirato-Comirato, marito e moglie, esperti corridori, assidui alla « Mille Miglia », che quell'anno, in una corsa avversata dalle intemperie, riuscirono a conquistare il secondo posto assoluto con una Fiat 1100 sport.

Ora il ciclo delle alleanze sembra chiuso.

Come certi fenomeni, nel mondo vivente che ci circonda, un po' alla volta si riducono e scompaiono col venire meno delle forze che li hanno originati, così sono venute a mancare, coll'aumentata potenza dei motori, la riduzione delle ore di guida, la minore fatica della stessa grazie al miglioramento dei fondi stradali, quelle circostanze che avevano contribuito alla creazione dei casi di « simbiosi » nella « Mille Miglia ».

Essa appartiene a tempi che ricordiamo con nostalgia.

Quando, anche qualche mese prima della gara, cominciava a trapelare la notizia che Morandi e Rosa, per esempio, avrebbero preso la partenza sulla stessa « OM », si accendevano o, meglio, esplodevano gli entusiasmi.

Così, certamente, facevano i nostri antenati quando apprendevano che al grande torneo dell'annata due prodi cavalieri, celebri per le loro imprese, invece di battersi l'un contro l'altro avrebbero stretto alleanza e sarebbero scesi in campo insieme contro i campioni venuti da altri Paesi.

Così le « Mille Miglia » del passato entrano nella leggenda coi loro protagonisti ed il ricordo delle loro gesta.

Marco Tagliabue

Bitter

CA

4 ruote indipendenti

ando addirittura una tecnica di questa « simbiosi »  
sempi dobbiamo risalire il corso del tempo, con u  
hi anni e tornare alle « Mille Miglia » dei Minoia  
Mazzotti, Brilli Peri, Campari, Varzi, Nuvolari, Bo  
uda, Biondetti.

svolgevano nel ruotare di un giorno e una notte  
sforzo psichico e fisico prolungatissimo, tale da con  
due uomini dotati delle stesse possibilità di vittoria  
sa, valutate le posizioni avversarie e le loro forze  
proprio schieramento affidando una macchina

rivelò questi casi di « simbiosi » con Minoia-Mo  
Danieli T.-Balestrero, Danieli M.-Rosa e Bril  
ultimi, di una lunga fuga iniziale rimasta memo

glia » il conte Mazzotti, presidente dell'A.C. Br  
i classificò secondo assoluto con una corsa entusi

» ecco sorgere il formidabile « duo » Morandi-Ro  
lendaria carriera con un secondo posto assoluto nell  
do Achille Varzi.

verranno ricordati sempre nella storia della « Mil  
gi Minoia-Morandi ev Mazzotti-Rosa.

1932, la « Mille Miglia » dell'indimenticabile Ma  
ecco Siena-Taruffi e, nel 1933, Castelbarco-Cort  
la « M. G. » vinsero nella categoria 1100.

e ricordiamo le più note, in ordine cronologico,  
storia di Varzi, notiamo Tadini-Barbieri che a Sien  
cinque minuti di vantaggio su Varzi e cedevano  
alliate solo a Terni.

su « Delahaye » si classificano terzi assoluti, prec

a » della Rinascita vide la conquista della vittoria  
parte di un equipaggio di campioni.

evano deciso di giocare la carta del-successo in co  
a partenza, vinsero la gara dopo un serrato duell

quel tempo anche del primato assoluto della gara  
Km. 135,381, la vittoria fu la prima della famos  
(1948, 1949).

te Clemente Biondetti ha stabilito un primato ch  
ere non diciamo superato, ma soltanto uguagliat  
Miglia ».

o che destò un grande entusiasmo fu quello cost  
su « OM ».

biamo vissuto e lo ricordiamo sempre.  
parso all'inizio di una « Mille Miglia », una volt  
sieme fecero una corsa magnifica, durante la qual  
inaccia costante per gli avversari.

o ricordare l'equipaggio Lia Dumas Comirato-Co  
berti corridori, assidui alla « Mille Miglia », che in  
versata dalle intemperie, riuscirono a conquistare  
una Fiat 1100 sport.

embra chiuso.

mondo vivente che ci circonda, un po' alla volta s  
venire meno delle forze che li hanno originati, cos  
l'aumentata potenza dei motori, la riduzione dell  
ica della stessa grazie al miglioramento dei fonda  
che avevano contribuito alla creazione dei casi d  
Miglia ».

ricordiamo con nostalgia.

se prima della gara, cominciava a trapelare la ne  
per esempio, avrebbero preso la partenza sulla stes  
o, meglio, esplodono gli entusiasmi.

i nostri antenati quando apprendevano che al pr  
due prodi cavalieri, celebri per le loro imprese, in  
l'altro avrebbero stretto alleanza e sarebbero sces  
campioni venuti da altri Paesi.

il passato entrano nella leggenda coi loro protage  
gesta.

Marco Tagliabu



*Bitter*

# CAMPARI



ndo addirittura una tecnica di questa « simbiosi »  
sempi dobbiamo risalire il corso del tempo, con  
hi anni e tornare alle « Mille Miglia » dei Mino  
Mazzotti, Brilli Peri, Campari, Varzi, Nuvolari, Bo  
uda, Biondetti.

svolgevano nel ruotare di un giorno e una notte  
sforzo psichico e fisico prolungatissimo, tale da co  
due uomini dotati delle stesse possibilità di vittori  
sa, valutate le posizioni avversarie e le loro forz  
il proprio schieramento affidando una macchina

rivelò questi casi di « simbiosi » con Minoia-M  
L. Danieli T.-Balestrero, Danieli M.-Rosa e Bri  
ultimi, di una lunga fuga iniziale rimasta memo

glia » il conte Mazzotti, presidente dell'A.C. Bri  
i classificò secondo assoluto con una corsa entusi

» ecco sorgere il formidabile « duo » Morandi-R  
lendida carriera con un secondo posto assoluto nel  
do Achille Varzi.

verranno ricordati sempre nella storia della « Mil  
gi Minoia-Morandi ev Mazzotti-Rosa.

1932. la « Mille Miglia » dell'indimenticabile Ma  
co Siena-Taruffi e, nel 1933, Castelbarco-Cort  
la « M. G. » vinsero nella categoria 1100.

e ricordiamo le più note, in ordine cronologico,  
storia di Varzi, notiamo Tadini-Barbieri che a Sien  
cinque minuti di vantaggio su Varzi e cedevano  
alliate solo a Terni.

su « Delahaye » si classificano terzi assoluti, prec

» della Rinascita vide la conquista della vittoria  
parte di un equipaggio di campioni.

vevano deciso di giocare la carta del-successo in co  
a partenza, vinsero la gara dopo un serrato duell

quel tempo anche del primato assoluto della gara  
Km. 135.381, la vittoria fu la prima della famos  
(1948, 1949).

te Clemente Biondetti ha stabilito un primato ch  
ere non diciamo superato, ma soltanto uguagliat  
« Mille Miglia ».

o che destò un grande entusiasmo fu quello cost  
su « OM ».

biamo vissuto e lo ricordiamo sempre.

parso all'inizio di una « Mille Miglia », una volt  
sieme fecero una corsa magnifica, durante la qual  
inaccia costante per gli avversari.

o ricordare l'equipaggio Lia Dumas Comirato-Co  
erti corridori, assidui alla « Mille Miglia », che i  
versata dalle intemperie, riuscirono a conquistare  
una Fiat 1100 sport.

embra chiuso.

mondo vivente che ci circonda, un po' alla volta s  
venire meno delle forze che li hanno originati, cos  
l'aumentata potenza dei motori, la riduzione dell  
ica della stessa grazie al miglioramento dei fond  
che avevano contribuito alla creazione dei casi d  
« Mille Miglia ».

ricordiamo con nostalgia.

se prima della gara, cominciava a trapelare la ne  
per esempio, avrebbero preso la partenza sulla stes  
o, meglio, esplodevano gli entusiasmi.

i nostri antenati quando apprendevano che al pr  
due prodi cavalieri, celebri per le loro imprese, in  
l'altro avrebbero stretto alleanza e sarebbero sces  
campioni venuti da altri Paesi.

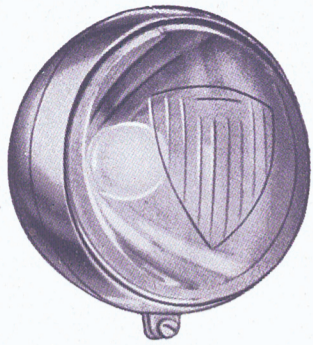
il passato entrano nella leggenda coi loro protage  
gesta.

Marco Tagliabu

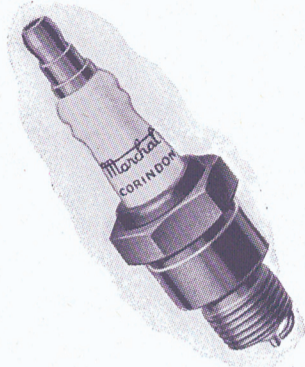


*Bitter*

# CAMPARI



Marchal



FARI

TROMBE

CANDELE

MARCHAL

UGO WEISS & FIGLIO ALBERTO s.r.l. via Settembrini 9 MILANO

FRENI

FRIZIONI

MINTEX



FARI

TROMBE

CANDELE

MARCHAL

via Settembrini 9 MILANO



Uno dei recinti delle verifiche in Piazza della Vittoria. Nel fondo il gigantesco quadro dei punzonati.