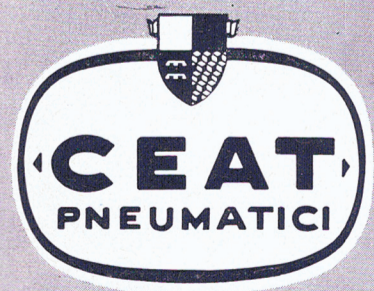


dium

atico in italia
ria ed antiforo



MAVI



1954: Clemente Biondetti arriva con Renzo Castagneto nei recinti delle punzonature. Sarà l'ultima Mille Miglia dell'indimenticabile campione, quattro volte vincitore al Rebuffone

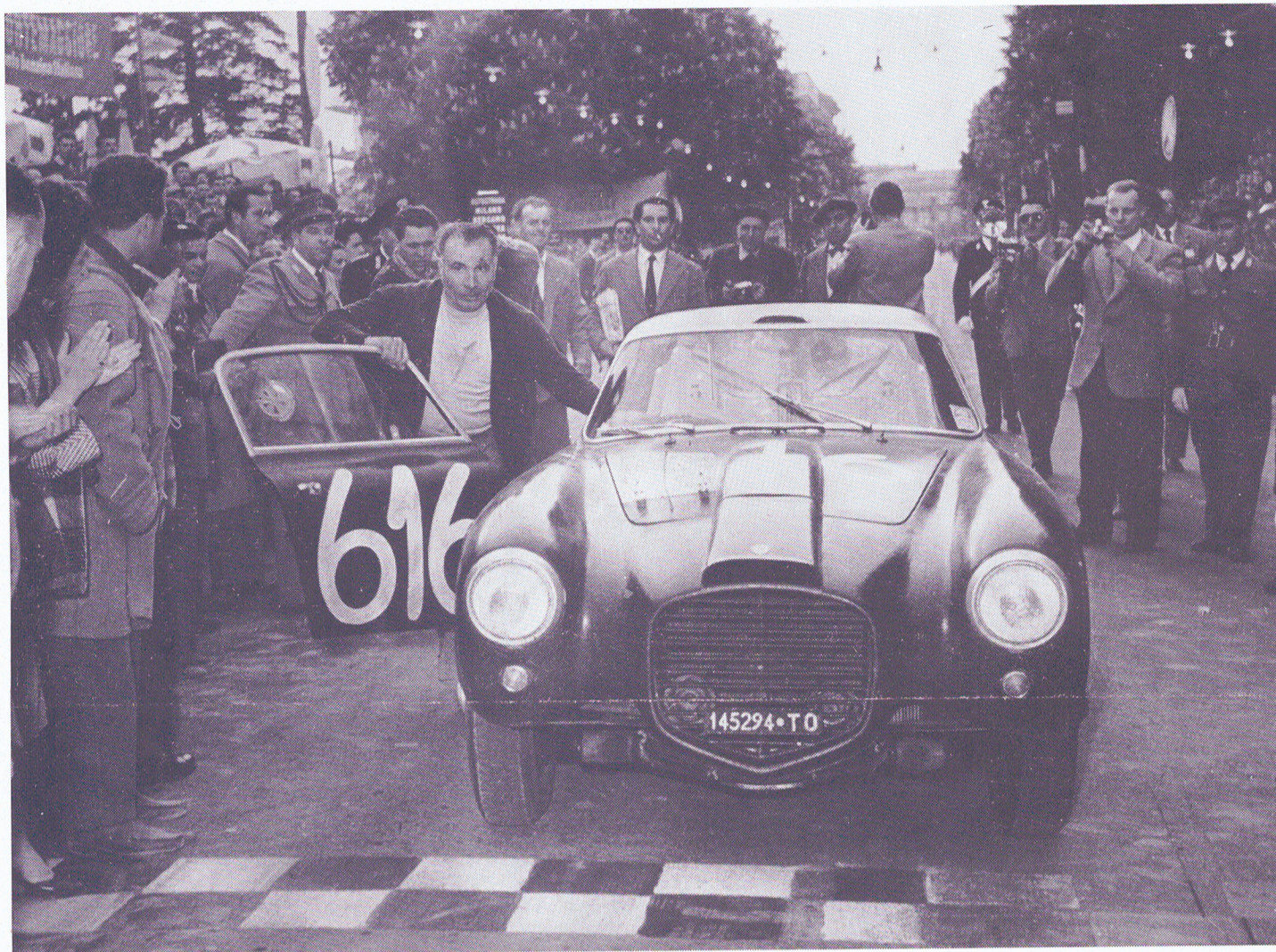
Gioia e tristezza del ritorno

Ogni anno, quando giunge il tempo della « Mille Miglia », sento rinascere il mio spirito, perchè i ricordi più belli della mia travagliata vita di giornalista si riaffollano alla mente e mi sembra di ritornare giovane, esuberante, come negli anni felici della giovinezza. La mia giovinezza coincise appunto col sorgere di questa grande corsa bresciana che nacque quasi trentanni fa, in mezzo ad una strada irta di ostacoli e fra critiche non certo molto favorevoli.

Il millenovecentoventisette fu per la mia vita di giornalista irrequieto, curioso e smanioso di sempre nuove sensazioni, un'annata pressochè memorabile: nascita della « Mille Miglia » e creazione del primo campionato del mondo su strada del ciclismo. Trionfo alla Mille Miglia e trionfo italiano ad Adenau.

Renzo Castagneto, che allora aveva la famosa bombetta, alla vigilia era un po' nervoso: il nervosismo di quei combattenti di razza che sanno di affrontare una dura e de-

Nel 1953 Biondetti arrivò al traguardo spingendo la macchina che si era irrimediabilmente guastata alle porte di Brescia



1949: Clemente Biondetti ha vinto per la quarta volta la Mille Miglia. Gli è accanto accomunato nella stessa gioia, Renzo Castagneto

cisiva battaglia. Un breve colloquio ci affratellò ancora di più perchè io ammirai l'uomo che dava tutto se stesso col rischio anche di compromettere la sua carriera, e lui apprezzò la mia entusiastica adesione.

Fu un trionfo, appunto, giacchè tutto andò benissimo e Minoia e Morandi vinsero senza incidenti sulle pessime strade di allora e con una media che poteva sembrare molto significativa soprattutto perchè dimostrava la possibilità delle corse attraverso l'Italia. L'entusiasmo divampò subito e subito la « Mille Miglia » diventò importantissima e acquistò fama mondiale. Io non la abbandonai più e dal millenovecentoventisette ogni anno corro

a Brescia con lo stesso entusiasmo, l'entusiasmo di un fanciullo che ritrova i migliori giorni delle sue vacanze. Nella gioia del ritorno, nell'ebbrezza di ritrovarmi in quell'atmosfera speciale della vigilia degli avvenimenti più grandi e più attesi, soltanto una nota di tristezza. Ogni anno, qualcuno di noi mancò: o campioni, o dirigenti, o amici. Ci mancò Franco Mazzotti che ancora è nel nostro cuore e a cui la Mille Miglia deve tanto, ci mancò Campari, ci mancò Minoia, ci mancò Borzacchini, ci mancò Varzi, lo stilista insuperabile, ci mancò Brillì Peri, ci mancò Trossi, ci mancò Fagioli, ci mancò Nuvolari, l'uomo dall'irraggiungibile audacia. Mi si affollano alla men-

te soltanto i ricordi dei più noti; ma
troppo, lentamente scomparvero dall'
sta è la vita, la nostra vita.

Quando ci avvieremo quest'anno v
Viale Rebuffone, nello sfavillio delle
sa in scena sempre più complicata e
Renzo Castagneto e dai suoi collab
trattenere un luccicar d'occhi.

Caro Biondetti, tu non ci sarai quest
a rallegrarci col tuo caratteristico p
quale parevi sempre in battaglia cor
festava il tuo amore verso il pross



1949: Clemente Biondetti ha vinto per la quarta volta la Mille Miglia. Gli è accanto accomunato nella stessa gioia, Renzo Castagneto



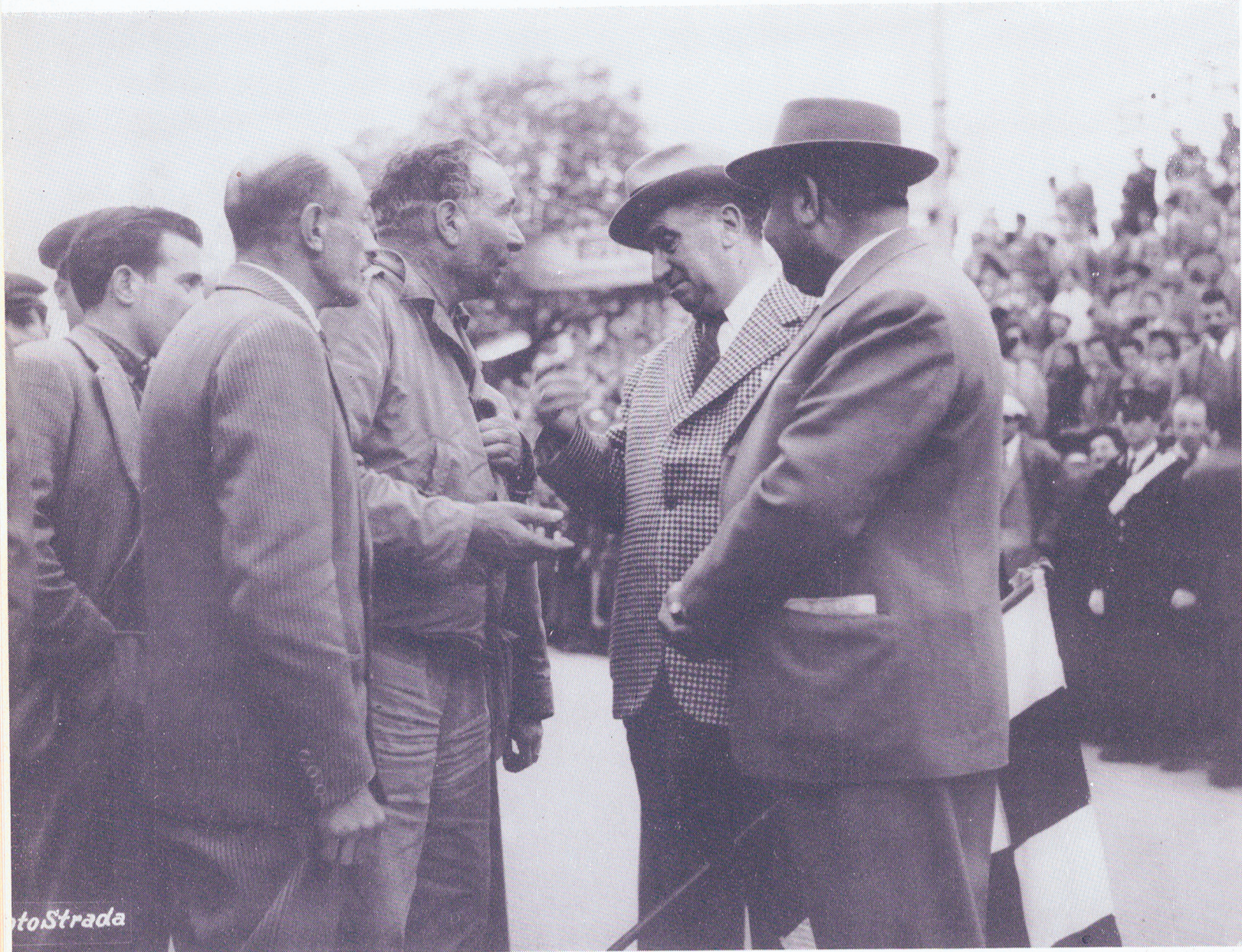
lo stesso entusiasmo, l'entusiasmo di un
ritrova i migliori giorni delle sue vacanze.
Il ritorno, nell'ebbrezza di ritrovarmi in quel-
speciale della vigilia degli avvenimenti più
attesi, soltanto una nota di tristezza. Ogni
no di noi mancò: o campioni, o dirigenti, o
cò Franco Mazzotti che ancora è nel nostro
la Mille Miglia deve tanto, ci mancò Cam-
ò Minoia, ci mancò Borzacchini, ci mancò
ista insuperabile, ci mancò Brilli Peri, ci
ci mancò Fagioli, ci mancò Nuvolari, l'uo-
jungibile audacia. Mi si affollano alla men-

te soltanto i ricordi dei più noti; ma quanti altri, pur-
troppo, lentamente scomparvero dalla grande scena. Que-
sta è la vita, la nostra vita.

Quando ci avvieremo quest'anno verso l'ormai storico
Viale Rebuffone, nello sfavillio delle mille luci, nella mes-
sa in scena sempre più complicata e più bella dettata da
Renzo Castagneto e dai suoi collaboratori, non potremo
trattenere un luccicar d'occhi.

Caro Biondetti, tu non ci sarai quest'anno in mezzo a noi
a rallegrarci col tuo caratteristico parlottare toscano, col
quale parevi sempre in battaglia con tutti e invece mani-
festava il tuo amore verso il prossimo e verso la batta-

glia che tu ogni anno andavi ad iniziare con baldanza
sempre più giovanile. Tu, caro Biondetti, ti eri imposto
con l'eloquenza dei tuoi formidabili successi. Diciamo
pure: prima del millenovecentotrentotto, quasi nessuno
aveva apprezzato il tuo valore. La tua vittoria a tempo
record, aprì gli occhi a molti: non ancora a tutti.
La guerra fu dura anche per te. Quando ti incontrai una
volta a Bologna, mi aveva colpito in te, che eri sempre
stato un fierissimo combattente, qualche parola di ram-
marico e di risentimento. Ancora, ed è tutto dire, non ti
conoscevano. Finì la guerra e tu ritornasti alla « Mille Mi-
glia »: la tua corsa, quella corsa che nelle sue immense



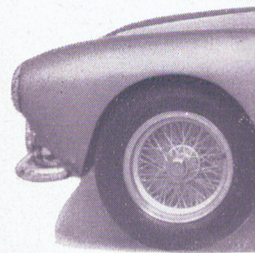
... non ti dimenticheremo Clemente Biondetti: la sua figura sarà sempre più viva e ci indicherà la passione, la volontà, la tenacia e l'abilità di un uomo che seppe lottare, soffrire e vincere ...

difficoltà sapeva far riflettere il tuo autentico valore di asso della strada.

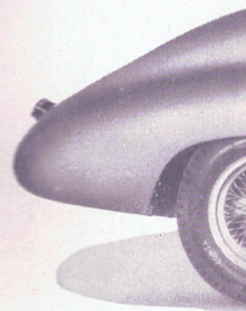
Forse nessuno come te seppe dar luce e gloria alla grande corsa bresciana. Tu sei colui che vinse quattro edizioni e che fece resistere un record per anni e anni, che vincesti anche con vetture non perfette. E fosti sempre un lottatore squisitamente umano, qualche volta aggressivo nelle parole, ma carico di bontà e di riconoscenza per coloro che sapevano capirti. Hai resistito fino all'ultimo;

sei arrivato alla fine del Giro d'Italia col male che ti attanagliava alla gola. Non hai ceduto; sono certo che in te era ancora, nel limite della tua resistenza, la visione della « Mille Miglia » della quale eri diventato il simbolo. Non ti dimenticheremo Clemente Biondetti. La tua figura sarà sempre più viva e starà ad indicarci la passione, la volontà, la tenacia e l'abilità di un uomo che vinse più di tutti e che forse più di tutti lottò e soffrì.

Emilio De Martino



750 monza
4 CILINDRI - 3 LITRI - 250 CV



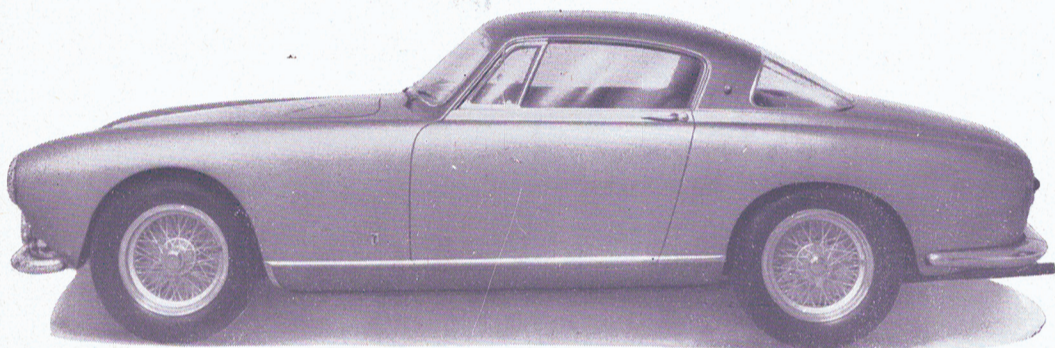
FC
MODENA



lla fine del Giro d'Italia col male che ti at-
la gola. Non hai ceduto; sono certo che in
a, nel limite della tua resistenza, la visione
Miglia» della quale eri diventato il simbolo,
nticheremo Clemente Biondetti. La tua figu-
re più viva e starà ad indicarci la passione,
a tenacia e l'abilità di un uomo che vinse
che forse più di tutti lottò e soffrì.

Emilio De Martino

1955



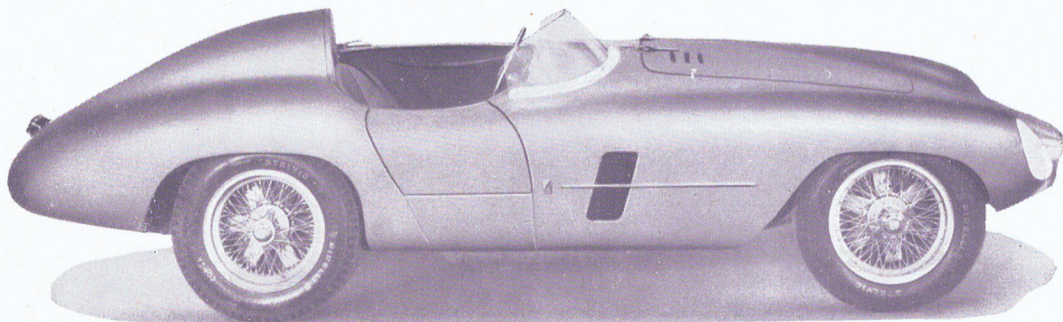
250 europa

12 CILINDRI - 3 LITRI - 220 CV.



750 monza

4 CILINDRI - 3 LITRI - 250 CV.



Ferrari

MODENA

ITALIA



■
PREMI
IN
DANARO
LIRE
5.000.000
■
PERUGIA
29 GIUGNO 1955

COPPA DELLA PERUGINA
VII GIRO AUTOMOBILISTICO DELL'UMBRIA

■
GARA INTERNAZIONALE DI VELOCITÀ
SU STRADA

Valevole per il Campionato Italiano Conduttori 1955

■
CATEGORIA SPORT

Classe 750 - 1100

CATEGORIA TURISMO
GRUPPO TURISMO DI SERIE

Classi 750 - 1300 - Oltre 1300

CATEGORIA TURISMO
GRUPPO GRAN TURISMO

Classi 1300 - 2000 - Oltre 2000



Gu

attorno

Lo stato maggiore della « Mille Miglia »,
da destra: il dott. Francesco Wührer,
presidente dell'Automobile Club di Bre-
scia, il conte Aymo Maggi, presidente
della commissione sportiva e Renzo Ca-
stagnoli



DELLA PERUGINA
OMOBILISTICO DELL'UMBRIA

NAZIONALE DI VELOCITÀ
SU STRADA

Campionato Italiano Conduuttori 1955

TEGORIA SPORT

Classe 750 - 1100

EGORIA TURISMO
O TURISMO DI SERIE

750 - 1300 - Oltre 1300

EGORIA TURISMO
PO GRAN TURISMO

1300 - 2000 - Oltre 2000



Guida sentimentale

attorno al cuore d'Italia

Lo stato maggiore della « Mille Miglia »:
da destra: il dott. Francesco Wührer,
presidente dell'Automobile Club di Bre-
scia, il conte Aymo Maggi, presidente
della commissione sportiva e Renzo Ca-
stagneto

Poichè la Mille Miglia gira col suo stuolo di macchine intorno al cuore d'Italia — che è un cuore vastissimo pieno di luci, di colori, di echi — non è facile riassumere la fisionomia di questo percorso, non è agevole determinare senza una lunghissima e imbarazzantissima scelta il luogo o i luoghi migliori adatti a fungere da osservatorio. Ogni anno codesto quesito mette in imbarazzo anche me, nonostante il mio fedelissimo amore per la grande corsa di Renzo Castagneto e di Aymo Maggi. E non mi giova, credetemi, un'antica dimestichezza con tutte le località per cui una volta all'anno passano centinaia di vetture e di rombi.

Qualche anno fa ricordo d'essermi accucciato sulle cosiddette scale di Berceto, perchè volevo gustarmi lo spettacolo di tutte quelle macchine che mi salivano incontro, mentre era ancora notte, apparendo e desaparendo lungo i tornanti a somiglianza di luccio-



Dopo la punzonatura Ascari si prepara a lasciare Piazza della Vittoria

Un radiocronista raccoglie le impronte del giovane Castellotti

le, di fiaccole, di lanterne portate dai pastori quando questi si mettono in cammino dai villaggi sottostanti per andare ad ascoltare nella chiesa che domina la valle la Messa della notte di Natale. Un'altra volta mi portai prima dell'alba a Ravenna e fu là che conobbi per la prima volta il mio giovane amico Giannino Marzotto.

Perciò avete capito. La scelta non è facile come lo dimostra chi, come me, si sposta da un punto all'altro a ogni nuova edizione della gara. Comunque, se io avessi l'autorità di tracciare una specie di itinerario turistico sentimentale della Mille Miglia, così da poter consigliare anche gli incerti buongustai che mi leggono, tra le varie località vorrei soffermarmi particolarmente sui balconi agresti che ci offrono le Marche. Intendiamoci, il sabato — cioè alla vigilia della corsa — sarà bene fare una scappata a Brescia per stringere la mano a un Castagneto che tuttavia non ha tempo da perdere e perciò si mostra arcigno e ringhioso

anche nei confronti di coloro a cui dona la sua cordialità per tutto il resto dell'anno. Poi, se la nostra automobile non è una lumaca, non ci sarà difficile raggiungere Pesaro e di là, insieme con l'amico Dorino Serafini (il quale si cruccia, nonostante i segni delle sue ferite, di non potersi allineare come una volta sul Luna Park di viale Ruffone) si potrà arrivare nella dorica Ancona vegliata dal romanico San Ciriaco e quindi arrestarci davanti all'osteria sotto i tigli delle fonti dell'Aspio.

Quella che da Ancona conduce alle fonti dell'Aspio — attraverso il Piano San Lazzaro e l'erta salita del Pinocchio, rallegrata dalla statua del celebre burattino di Colloidi — è una strada felice, premuta da verdi campagne, essendo la stessa che porta a Osimo, ai miracoli di Loreto, a Porto Recanati, alle estatiche spiagge picene, ai primi scogli di Pedasi e di Grottammare dopo un cammino cui fanno ventaglio esili siepi di tamerici e grossi cespi d'oleandri. Le fon-

ti idropiniche e il gruppetto di c...
afforniano prendono nome dal...
che le lambisce nel più discreto...
— buono sì e no per un bucato d...
ti — quasi dimostrandosi timo...
sturbare un nome la cui eco...
volo di un passero.

A maggior illustrazione del luo...
permetto di consigliare anche a...
sabato e la domenica della Mi...
posso anche dirvi che il giorno...
dell'anno del Signore 1898, p...
dalla sua Bellaria insieme con l...
l'ognese ingegner Pasini, Alfred...
giunse all'Aspio in bicicletta, dop...
viaggio guastato in parte dal frag...
pio di « d'una pneumatica » (era...
mi dell'infanzia del ciclismo e pe...
perature delle ruote non aveva...
cambiato sesso) ma giusto in tem...
starsi un tramonto d'agosto in un...
si vicina alle contrade del Le...
lo standardo d'un cielo che sem...

Dopo la punzonatura Ascari si prepara a lasciare Piazza della Vittoria

Un radiocronista raccoglie le impressioni del giovane Castellotti



anche nei confronti di coloro a cui dona la sua cordialità per tutto il resto dell'anno. Poi, se la nostra automobile non è una luccicante, non ci sarà difficile raggiungere Pescara e di là, insieme con l'amico Dorino Serafini (il quale si cruccia, nonostante i segni delle sue ferite, di non potersi allineare come una volta sul Luna Park di viale Raffaello) si potrà arrivare nella dorica Ancona vegliata dal romanico San Ciriaco e quindi arrestarsi davanti all'osteria sotto i tigli delle fonti dell'Aspio.

Quella che da Ancona conduce alle fonti dell'Aspio — attraverso il Piano San Lazaro e l'erta salita del Pinocchio, rallegrata dalla statua del celebre burattino di Colloredo — è una strada felice, premuta da verdi campagne, essendo la stessa che porta a Loreto, ai miracoli di Loreto, a Porto Recanati, alle estatiche spiagge picene, ai primi scogli di Pedasi e di Grottammare dopo un cammino cui fanno ventaglio esili siepi tamerici e grossi cespi d'oleandri. Le fon-

ti idropiniche e il gruppetto di case che le attorniano prendono nome dal torrentello che le lambisce nel più discreto dei modi — buono sì e no per un bucato di fazzoletti — quasi dimostrandosi timoroso di disturbare un nome la cui eco ha il breve volo di un passero.

A maggior illustrazione del luogo che mi permetto di consigliare anche a voi fra il sabato e la domenica della Mille Miglia, posso anche dirvi che il giorno 3 agosto dell'anno del Signore 1898, proveniente dalla sua Bellaria insieme con l'amico bolognese ingegner Pasini, Alfredo Panzini giunse all'Aspio in bicicletta, dopo un lungo viaggio guastato in parte dal fragoroso scopio di « d'una pneumatica » (erano gli anni dell'infanzia del ciclismo e perciò le coperture delle ruote non avevano ancora cambiato sesso) ma giusto in tempo per gustarsi un tramonto d'agosto in una terra così vicina alle contrade del Leopardi, sotto lo stendardo d'un cielo che sembra raduna-

re in se mazzi di anemoni finchè non sopraggiunge il rotondo turchino della notte. Voglio insomma dire che l'Aspio, pochi chilometri dopo la salita del Pinocchio attorno alla quale si affollavano fino a pochi anni fa gli sportivi di Ancona per applaudire le impetuose prodezze dell'indimenticabile Fagioli, è un sito particolarmente adatto all'attesa dei holidi che s'accingono ad affrontare a pieno regime il lungo rettilineo adriatico che porta a Pescara. E' un sito quasi bucolico, cui fa ombra un chioschetto di tigli e di conifere, propizio alle previsioni, ai calcoli, agli auguri con cui siamo soliti accompagnare tutti i concorrenti ma specialmente gli amici che gremiscono le varie categorie in lotta. Potremmo ascoltare, voi ed io, ciò che ci dice con esemplare competenza quel Dorino Serafini che è stato uno dei più grandi motociclisti del mondo e resta ancora, ancorchè si sia ritirato dallo sport attivo, uno dei più validi piloti d'Italia.



La grande Piazza della Vittoria, nei giorni della Mille Miglia, diventa il cuore di Brescia. La folla vi si accalca dalla mattina alla sera, seguendo con entusiastico fervore la verifica delle macchine, che si svolge nei recinti costellati dai bianchi ombrelloni con le frecce rosse.

Potremo ad esempio far voti affinché lo scientifico Taruffi, al volante della Ferrari, possa finalmente sgominare quella sfortuna che l'ha sempre arrestato, mentre era in testa al gruppo delle grosse cilindrato, a tre quarti del percorso. Potremo trarre buoni auspici circa il piazzamento dei giovani piloti della gloriosa Maserati di Omar Orsi, la quale è ben decisa, come già un tempo, a farsi luce nella graduatoria delle grandi case internazionali. Ci sarà possibile, oltre che del veterano ma sempre vigoroso Piero Scotti, discorrere a lungo di Luigi Musso e di Cesare Perdisa in una terra prodiga di sentimenti e punteggiata di paesi sulle cime dei colli che sembrano polverose acropoli abbandonate dai loro abitanti in arme.

Poi, quando passeranno i concorrenti con

un lungo fragore che farà rabbrivire gli ulivi, i tigli e il grano giovinetto, a ognuno d'essi potremo donare una voce, un grido, un segno qualsiasi che ci possa illudere d'essere stati riconosciuti da chi gareggia sui bordi del cuore domenicale d'Italia. Passeranno quei rombi. Nella campagna, ritornata miracolosamente silenziosa, ci sarà possibile ascoltare, tendendo l'orecchio, il suono dei bronzi di quella Basilica lauretana che commuove e rende migliori anche gli increduli. E sarà un suono dolce e rincuorante che premierà indistintamente tutti i valorosi piloti che, dopo un giro di poche ore, s'apprestano a fermarsi davanti alla bandiera a scacchi di Castagneto recando sul cofano il sorriso d'un popolo intero.

Dario Zanasi



BERLINO

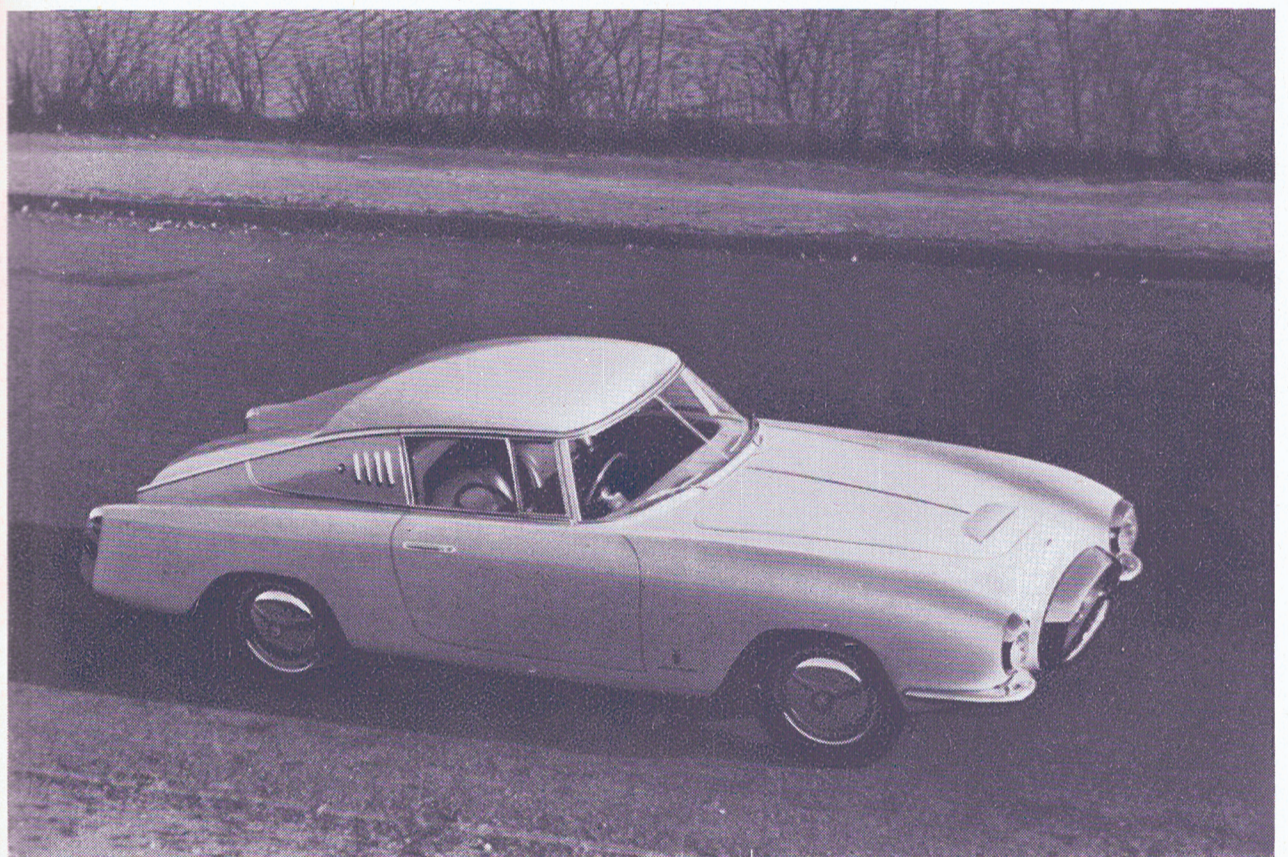
motore notetiano

4 ruote indipendenti



un lungo fragore che farà rabbrivire gli
livi, i tigli e il grano giovinetto, a ognuno
nessi potremo donare una voce, un grido,
un segno qualsiasi che ci possa illudere d'esse-
re stati riconosciuti da chi gareggia sui
ordi del cuore domenicale d'Italia. Pas-
saranno quei rombi. Nella campagna, ritor-
nata miracolosamente silenziosa, ci sarà
ossibile ascoltare, tendendo l'orecchio, il
uono dei bronzi di quella Basilica laure-
ana che commuove e rende migliori anche
di increduli. E sarà un suono dolce e rin-
corante che premierà indistintamente tut-
i valorosi piloti che, dopo un giro di po-
che ore, s'apprestano a fermarsi davanti
alla bandiera a scacchi di Castagneto re-
stando sul cofano il sorriso d'un popolo in-
tero.

Dario Zanasi



BERLINETTA 2 POSTI PIÙ 2, TIPO PF 200, SU TELAIO LANCIA AURELIA

Pinin Farina

CORSO TRAPANI 107 - TORINO

CASINO MUNICIPALE
APERTO TUTTO L'ANNO

RISTORANTE

DANCING

VARIETÀ

ROULETTE

BACCARA

TRENTE ET QUARANTE

LAGO DI LUGANO

CAMPIONE D'ITALIA

*La novità
del '55*

nella categoria
turismo normale

i tipi

di più larga diffusione

MUNICIPALE
TUTTO L'ANNO

NE D'ITALIA

*La novità
del '55*

**nella categoria
turismo normale
i tipi
di più larga diffusione**

Per la 22ª volta dal lontano 1927 siamo in trepida attesa della disputa della Coppa delle Mille Miglia, della grande competizione automobilistica di gran fondo per vetture sportive e da turismo che da tanti anni ogni primavera sottopone al severo collaudo della strada, che è il più esauriente, la produzione automobilistica europea in una gara la cui importanza tecnico-industriale soverchia quella, pur rilevante, agonistico-sportiva. Sempre infatti l'attesa della vigilia è stata acuita dall'interesse di carattere tecnico determinato da qualche « novità » escogitata lodevolmente dagli organizzatori al fine di rendere più completo lo schieramento delle macchine sottoposte al duro collaudo e da interessare sempre più larghi strati della produzione. Così dopo la « novità » fondamentale e sensazionale della prima realizzazione di una complessa competizione che, nonostante siano pullulate un po' dovunque le imitazioni più o meno riuscite, ha conservato intatto il suo fascino prestigioso di primogenito, si sono avute: la istituzione della categoria macchine utilitarie nel 1930, la codificazione della categoria turismo nel 1931, la istituzione della classe vetture a guida interna nel 1932, la codificazione delle vetture senza compressore nel 1936 e via via molte altre che ogni volta hanno conferito alla prova un volto nuovo creandole un nuovo interesse e allargando il campo degli automobilisti interessati allo svolgimento della corsa e ai suoi risultati.

Anche per questa volta Renzo Castagneto, incomparabile e infaticabile regista della manifestazione, e il conte Aymo Maggi, presidente della Commissione sportiva dell'Automobile Club di Brescia, che presiede all'organizzazione della competizione bresciana, hanno preparato una gustosa « novità », il cui esperimento è atteso con fervore dagli ambienti automobilistici non soltanto italiani. Si tratta della creazione della categoria Turismo nazionale di serie, limitata, com'è in fondo ovvio, alle « Lancia Appia » e alle « Fiat 1100/103 » normale. In tal modo anche questi tre modelli di vetture tanto diffusi nella circolazione normale sono chiamati a dare saggio delle loro capacità e possibilità in una prova irreparabilmente severa di 1600 chilometri di normalissime strade italiane.

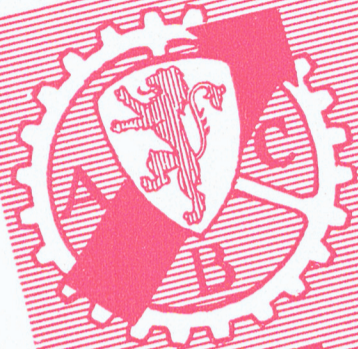
Ciò che rende più legittimo che mai denominare la Mille Miglia la « prova che collauda sulla strada tutta la produzione automobilistica corrente » e completa così nel modo migliore la manifestazione anche dal punto di vista tecnico-industriale.

Ancora una volta insomma i benemeriti creatori e organizzatori della competizione di cui va legittimamente fiera tutta Brescia, hanno documentato la loro sensibilità alle esigenze dell'automobilismo, confermandosi animati dal fermo proposito di soprattutto giovare con la loro prova al suo progresso e alla sua popolarizzazione.

Lo constatiamo con vivo piacere, ben lieti e pienamente soddisfatti di assistere al progressivo perfezionamento e completamento di una manifestazione che amiamo appassionatamente e alla quale siamo legati, oltre che da cari incancellabili ricordi, dalle profonde soddisfazioni ch'essa nel suo glorioso passato ha dato a noi e agli appassionati tutti dello sport automobilistico.

R. T. Zanetti

La voce dell'Automobile Club



MENSILE
DELL'AUTOMOBILE
CLUB
BRESCIA

Eccomi di nuovo, anche quest'anno, sulle pagine di questa rivista. Anche quest'anno mi si toglie di peso dalla mia vita normale, dalla mia vita di tutti i giorni e mi si porta per un attimo alla ribalta della notorietà, di quella notorietà che non è tanto mia quanto della creatura del mio Automobile Club, di quella Mille Miglia nella cui turbinosa vicenda io stesso sono venuto a cadere.

Confesso, con tutta sincerità, di trovarmi bene, veramente bene.

In fondo, penso, non poteva essere diversamente in quanto la cosa è la logica risultante di quella che è la mia essenza, di quello che è il mio spirito. Se pure, come una volta ebbi a dire, sono all'apparenza un foglio da nulla mi piace, in occasioni come questa, di buttare da parte la mia consueta modestia.

E ciò in virtù di quell'essenza appunto di cui ebbi dianzi a discorrere. L'essere infatti l'organo ufficiale del Club della Mille Miglia contribuisce a fare di me qualche cosa di diverso dalle solite ed usuali pubblicazioni, contribuisce a rendermi glorioso di tale specifica funzione anche se si tratta in definitiva di gloria riflessa.

Sì è con orgoglio, con orgoglio vero e profondo che io accolgo tra queste mie braccia, che non sono in definitiva che povere pagine di carta, la storia del Club del volante d'oro e della freccia di fuoco e con essa la storia loro, di questi uomini che del Club della Mille Miglia sono la vita, di questi che pur uguali nell'aspetto ad altri cento e cento ne sono anche in fondo profondamente dissimili. Uguali e dissimili. Non è una contraddizione, ma la risultante di una fusione di carattere che non sono da tutti. Il riunire quindi sotto l'unico, inconfondibile emblema della freccia di fuoco tali uomini questa è l'essenza del Club che è certo unico al mondo e da ciò alla mia essenza ci si ricollega.

Questi i motivi del mio orgoglio. Così ecco fatta la mia presentazione. Domani, quando i riflettori puntati dal mondo sulla mia città si saranno spenti, domani quando sarà di nuovo vuota sino ad un altro anno la scena della Mille Miglia e deserta la platea anch'io tornerò alla mia vita, ricalcherò le strade del mondo a ritrovare gli amici e sarò tornato umile come m'è d'uso.

Ma per oggi, per oggi solo lasciatemi il mio orgoglio e cercate di perdonarlo, poichè oggi mi sento un poco anch'io la Mille Miglia.



dal "TURISMO"
una continuazione



LANCIA

4 ruote indipendenti

motore posteriore

**VOCE
Automobilistica
ufficiale del Club**

sulle pagine di questa rivista. Anche
mia vita normale, dalla mia vita di
tutto alla ribalta della notorietà, di
quanto della creatura del mio Auto-
nella cui turbinosa vicenda io stesso

armi bene, veramente bene.
versamente in quanto la cosa è la lo-
essenza, di quello che è il mio spirito.
sono all'apparenza un foglio da nulla
di buttare da parte la mia consueta

o di cui ebbi dianzi a discorrere.
Club della Mille Miglia contribuisce
dalle solite ed usuali pubblicazioni,
tale specifica funzione anche se si

e profondo che io accolgo tra queste
a che povere pagine di carta, la storia
cia di fuoco e con essa la storia loro,
Mille Miglia sono la vita, di questi
ento e cento ne sono anche in fondo
simili. Non è una contraddizione, ma
ere che non sono da tutti. Il riunire
emblema della freccia di fuoco tali
è certo unico al mondo e da ciò alla

ecco fatta la mia presentazione. Do-
mondo sulla mia città si saranno spen-
a sino ad un altro anno la scena della
io tornerò alla mia vita, ricalcherò
mici e sarò tornato umile come m'è

il mio orgoglio e cercate di perdo-
ch'io la Mille Miglia.

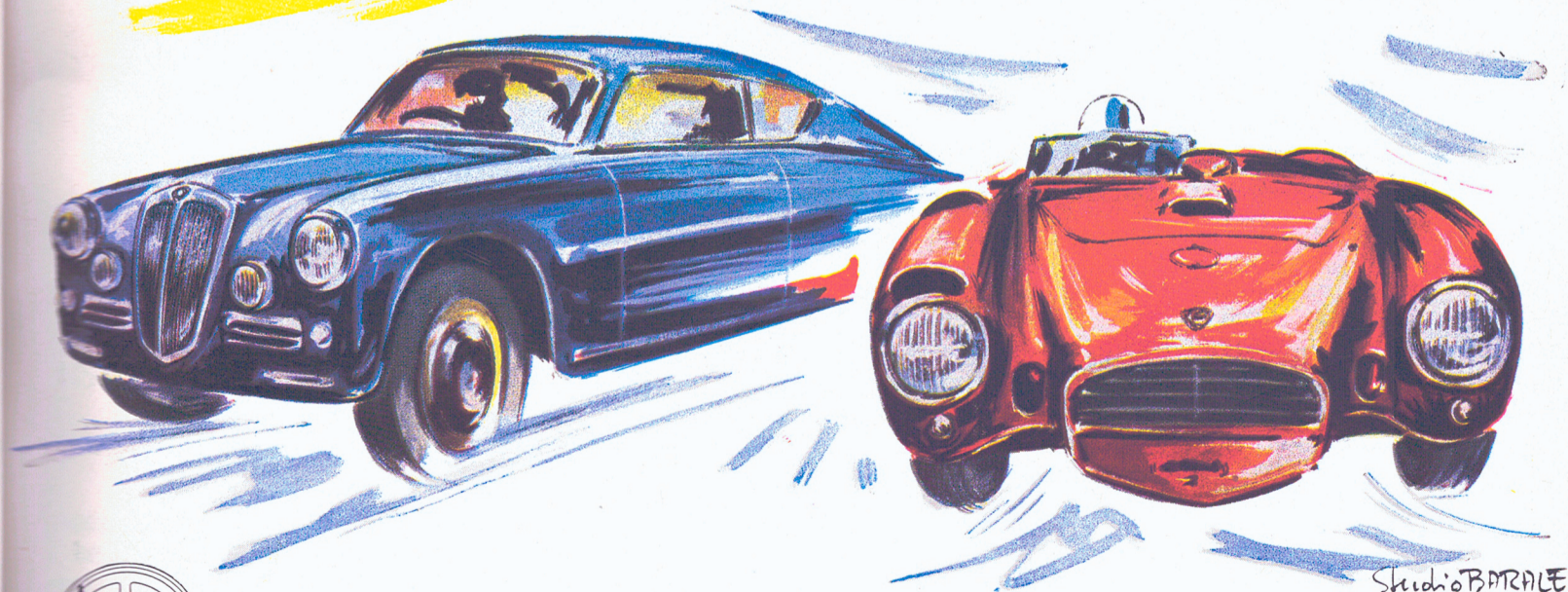


*dal "TURISMO" allo "SPORT",
una continua serie di vittorie*

**XXI
MILLE MIGLIA**

**1° ASSOLUTO
ALBERTO ASCARI**
(SPORT 3300)

**1° GRAN TURISMO
SERAFINI - MANCINI**
(AURELIA G.T. 2500 DI SERIE)



Studio BARALE



LANCIA & C. - FABBRICA AUTOMOBILI - TORINO - S. p. A.

RUBAGOTTI & CATTINI

MODERNA
STAZIONE
SERVIZIO
"OLEOBLITZ,"

PRODOTTI
MASERATI

PRODOTTI
"ABARTH,"
colletto rispeciali
marmitte, pompe,
ecc.

Agenti di vendita della CARROZZERIA BERTONE
vetture elaborate di serie e fuori serie

COMPRA - VENDITE - PERMUTE AUTO TURISMO E SPORT

SERVIZIO CARBURATORI "SOLEX,"

BRESCIA

VIA XXV APRILE 12^A

TELEFONO 32-20



S.C.E.R.

via Solferino 8 F telefono 9586
BRESCIA

non vi
tradiranno mai

ACCUMULATORI PARTENOPE

Taruffi assiste alla punzonatura della
macchina

Il problema è

la mille miglia

prova d'eccezione

CATTINI

PRODOTTI

"ABARTH,"

colletto rispeciali
marmitte, pompe,
ecc.

TI
PASTICCERIA BERTONE
e fuori serie

E SPORT

SOLEX,,

TELEFONO 32-20

S.C.E.R.

via Solferino 8 F telefono 9586

BRESCIA

non vi
tradiranno mai

RTENOPE

Taruffi assiste alla punzonatura della sua macchina



Il problema delle corse su strada

A più riprese abbiamo sentito discutere sul problema delle competizioni sportive su strada e chi sempre più ne ha avuto la peggio, è inutile nasconderselo, è stato l'automobilismo. La questione divenuta di piena attualità lo scorso anno, quando a Roma si svolse l'annuale Convegno delle Commissioni Sportive degli Automobili Club, si è in questo momento probabilmente dimenticata, forse si è attenuata, ma dobbiamo essere certi che prima o poi si riaffaccerà alla ribalta e probabilmente con qualche disposizione piuttosto draconiana.

I termini sono noti: si dice che le corse automobilistiche intralciano il traffico, si afferma che sono pericolose per gli spettatori, si aggiunge che le nostre strade non possono permettersi un simile lusso per il piacere di una ristretta cerchia di persone.

Più o meno gli iniziatori ed i sostenitori della campagna anticorsistica sulle strade ragionano in questi termini, nè sono valse le accorate difese dei dirigenti sportivi a farli spo-

stare dal loro convincimento. Vedrete che alla fine qualche disposizione finirà per venir fuori, tanto da provocare una sostanziale modifica dei concetti che, nonostante tutto, stanno alla base dell'attività sportiva automobilistica italiana.

Non è qui il campo adatto per tentare di controbattere i punti di vista degli oppositori: saranno per la maggior parte gli sportivi a leggere queste note e per loro non si dovrebbe neanche impiantare una questione del genere. Ma è forse opportuno fare un un pò il punto della materia, dato che questa tocca anche la regina delle corse su strada, la Mille Miglia, insieme con le altre prove consimili derivate appunto dall'esempio della grandiosa corsa bresciana.

Sgombriamo anzitutto il terreno per la parte che interessa proprio la terza prova del Campionato Mondiale Case Costruttrici di vetture sport. Nello stesso Convegno delle Commissioni Sportive degli A.C., trattando delle corse su strada, si parlò naturalmente

la mille miglia
prova d'eccezione



Renzo Castagneto e il direttore sportivo della « Renault » Mr. Landon, osservano la macchina di Ascari (prima della gara). Nel fondo la squadra delle « Isetta ».

della Mille Miglia. E. tenetene bene conto, proprio il rappresentante del Ministero degli Interni, la persona cioè che per le corse su strada doveva fare la parte del diavolo, convenne che se si doveva dare l'ostracismo alle corse automobilistiche su strada, si doveva cominciare subito col ridurle di numero, ma che la Mille Miglia non poteva essere eliminata.

Può darsi che il piano dell'illustre funzionario, che doveva parlare da non sportivo in un'assemblea di sportivi, mirasse a cattivarsi alcune simpatie facendo vedere di porgere su un ideale piatto d'argento qualche concessione. Per poi magari l'anno seguente fare un altro passetto in avanti, fino ad arrivare all'eliminazione delle competizioni di cui si tratta.

Sono nostre supposizioni che purtroppo hanno però ragion d'essere. Ragione per cui abbiamo apprezzato moltissimo la dichiarazione del Presidente dell'Automobile Club d'Italia principe Filippo Caracciolo nel corso della premiazione dei vincitori della XXI Mille Miglia, dichiarazione che portava ufficialmente e pubblicamente l'impegno del massimo dirigente del grande ente degli automobilisti di difendere la tradizione ed il futuro della Mille Miglia.

E' chiaro che attualmente le competizioni sportive su strada in Italia (si debbono includere anche le ciclistiche e le motociclistiche) sono divenute troppe; è evidente che la strada ha anche altre funzioni alcune delle quali assai più importanti della prova

agonistica. E possiamo dire di essere d'accordo nel richiedere una riduzione del numero delle corse, a patto però che non si tratti solamente di quelle automobilistiche. Agli effetti del traffico non è mistero che sia molto più dannoso l'intralcio provocato da una corsa ciclistica....

Per questo invociamo il buon senso di taluni organizzatori i quali poi potrebbero avere più successo da una trasformazione della loro manifestazione. Siamo insomma disposti ad andare incontro alle esigenze superiori anche tenendo conto della drammatica situazione delle nostre strade ormai superate e incapaci a contenere l'incalzante marea motoristica.

Ma dobbiamo esigere che la Mille Miglia non venga neanche sfiorata da un progetto di eliminazione: è un po' tutta la storia del nostro sport automobilismo che teniamo a conservare e a rinverdire, è un po' un'esigenza alla quale crediamo ormai tutti gli italiani si siano abituati.

La Mille Miglia non è la vecchia dama decaduta che potrebbe essere messa in un canto con un aureo blasone in fronte e lì abbandonata; la Mille Miglia è qualcosa di sempre nuovo, qualcosa di indefinibile che potrebbe magari essere paragonato alla leggendaria fenice se volessimo fare una divagazione del genere. E' una competizione sportiva d'accordo, ma è anche molto di più di una competizione, più di un fantastico spettacolo al quale assistono, dalle platee e dai palchi di più che mezza Italia, milioni di per-

sone da uno ad ottanta anni. E' più che la dimostrazione di vitalità e di entusiasmo di un popolo, è più di una prova tecnica per i mezzi meccanici. E' anche più di un esame profondamente dimostrativo delle qualità delle nostre strade, è più del grido di gioia di una persona allo zenith della felicità.

Ognuno di noi che ha provato il fascino della corsa bresciana, più come pilota, ma anche come spettatore, sa cosa sia questa gara: come una parte di noi stessi, come l'estrinsecazione di qualcosa che sentiamo battere nei nostri cuori.

Ma vediamo che stiamo facendoci prendere dal sentimento e stiamo cadendo nella retorica: ci siamo allontanati forse un po' troppo dal concetto che desideravamo, più che esprimere, fissare in questa occasione.

La Mille Miglia non ha però bisogno di difensori nè di chi possa elevarle peana. La Mille Miglia ha il suo biglietto da visita, si presenta da sé con i suoi pregi ed i suoi difetti, come ognuno di noi. E' anche una grande giornata di festa, è anche la celebrazione della macchina.

La Mille Miglia è una corsa insostituibile, è una corsa utile, una manifestazione che caratterizza la nostra epoca e che in ogni sua nuova edizione permette di segnalare nuovi problemi e tecnici e stradali.

E' una manifestazione che ha dato all'Italia molto di più di quel poco che ha preteso.

Mario Ciriachi

la più
Ha
SCOTCH

"Il Whisky"

Agenti distribuiti

Giovanni

Milano - P

Renzo Castagneto e il direttore sportivo della « Renault » Mr. Landon, osservano la macchina di Ascari (prima della gara). Nel fondo la squadra delle « Isetta ».

*la più antica distilleria di Whisky scozzese del mondo
premia il più veloce della XXII Mille Miglia*

Haig

SCOTCH WHISKY

“Il Whisky di chi beve Whisky”



Agenti distributori per l'Italia:

Giovanni F. Ferraretto & C.

Milano - piazza Borromeo 14

sone da uno ad ottanta anni. E' più che la dimostrazione di vitalità e di entusiasmo di un popolo, è più di una prova tecnica per i mezzi meccanici. E' anche più di un esame profondamente dimostrativo delle qualità delle nostre strade, è più del grido di gioia di una persona allo zenith della felicità.

Ognuno di noi che ha provato il fascino della corsa bresciana, più come pilota, ma anche come spettatore, sa cosa sia questa gara: come una parte di noi stessi, come l'estrinsecazione di qualcosa che sentiamo battere nei nostri cuori.

Ma vediamo che stiamo facendoci prendere dal sentimento e stiamo cadendo nella retorica: ci siamo allontanati forse un po' troppo dal concetto che desideravamo, più che esprimere, fissare in questa occasione.

La Mille Miglia non ha però bisogno di difensori nè di chi possa elevarle peana. La Mille Miglia ha il suo biglietto da visita, si presenta da sè con i suoi pregi ed i suoi difetti, come ognuno di noi. E' anche una grande giornata di festa, è anche la celebrazione della macchina.

La Mille Miglia è una corsa insostituibile, è una corsa utile, una manifestazione che caratterizza la nostra epoca e che in ogni sua nuova edizione permette di segnalare nuovi problemi e tecnici e stradali.

E' una manifestazione che ha dato all'Italia molto di più di quel poco che ha preteso.

Mario Ciriachi