

Se la Mille Miglia è diventata a pieno titolo una leggenda automobilistica, si deve essenzialmente a un tracciato stradale fantastico, a metà tra il viaggio iniziatico ed il cammino verso la gloria sportiva.

Per dirla brutalmente, si tratta dell'itinerario Brescia-Roma e ritorno: ma in realtà dietro - e soprattutto "dentro" - questa classica formalità si nasconde un fuoco d'artificio di emozioni e sorprese, che ad ogni curva si compongono e si disfano come gli irrequieti frammenti di un caleidoscopio.

Il tragitto è in senso orario, quasi mimando il quotidiano itinerario di un piccolo, moderno Ulisse, ed attraversa sette regioni: Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Marche, Umbria e Lazio, cui si aggiunge la Toscana al ritorno, senza dimenticare la Repubblica di San Marino.

Una moltitudine di città, paesi e borghi che vengono penetrati, sperimentati in un lampo e in un lampo superati, e ricordati per sempre, con il loro patrimonio di suggestioni culturali, miraggi architettonici, opere storiche ed impronte economico-sociali. E in questa succinta esplorazione di un arcobaleno carrozzabile, l'automobile prende le sembianze di un traghettatore mitologico.

In questa cornice, trattandosi oltretutto di una scenografia offerta da un paese come l'Italia, è quasi impossibile oltreché iniquo stabilire quali siano le città o i posti più importanti degli altri, una sorta di "princeps inter pares" dove minore e maggiore si confondono.

Ogni strada, solco per solco, possiede la sua personale storia, i suoi aneddoti, le sue tradizioni, alimentando la bellezza di una corsa che forse non ha ancora conosciuto ed esaurito le sue risorse ed il suo incanto, all'interno di uno spettacolo che oltre 80 anni di vita non hanno alterato nonostante le evidenti metamorfosi (e non solo del selciato...) sia del territorio sia degli abitanti. Il filo rosso che lega tutto indissolubilmente, arte e natura, uomini e strutture, creazioni dell'ingegno e sceneggiatura, spetta al fertile morbo della passione. Stabilito ed accettato che descrivere le meraviglie di questo "giro" è sforzo titanico quanto vano, si può scegliere abusivamente qualche segmento di avventura... il Duomo di Ravenna, il Castello di Ferrara, l'Arena di Verona nel suo paesaggio notturno, Piazzale della Loggia a



Brescia, Piazza del Campo a Siena, tutto il centro storico di Firenze, Castel S. Angelo a Roma, Modena, Bologna, Urbino, Spoleto, Mantova... in 3 giorni vengono stipati all'impazzata gemme e racconti da mille e una notte, compresa la più piccola repubblica del mondo, San Marino, con la sua rocca. Una cavalcata mozzafiato tra antichità e capolavori ambientali, attraversando luoghi incontaminati come la riserva naturale delle gole del Furlo, i monti Sibillini prima di immergersi a Norcia, e l'oasi del lago di Vico, tra Ronciglione, passo del Cimino e Viterbo, con l'occasione di percorrere le spirali e i geroglifici viari del varco di Radicofani.

Uno dei momenti più esaltanti, che aspetta la carovana della Mille Miglia, consiste nel passaggio tra Pienza, San Quirico d'Orcia, Buonconvento, e la cornice della Chiantigiana, una delle strade più rinomate della Toscana. Il tormentato percorso appenninico muta dopo Bologna, con i veloci allunghi della via Emilia verso Modena; da qui, la spedizione si dirige verso Carpi e Brescello, dove alcuni figuranti accolgono i partecipanti con i costumi dell'antica saga di Peppone e don Camillo.

Partecipare e sperimentare un privilegio che è confronto sportivo, pellegrinaggio e contemplazione, esperienza filosofica e delizia ottica: e alla fine, garantirsi un ideale brevetto da esploratore.



The Mille Miglia has become an incredible motoring legend. But one of the less discussed components of its success is surely the road itinerary that it covers, halfway between a voyage of initiation to Italy and a path to glory in sports.

Bluntly speaking, we're talking about driving from Brescia to Rome and back, but the reality is so much more. As the Italians put it, behind this formality are hidden fire-works of emotion and surprise. Each curve of the road brings out new vistas, new panoramas, moments out of impressionist paintings, a kaleidoscope of elements that come together and then change once again.

The route makes a huge circle through north-central Italy in a clock-wise direction. On the way down to Rome, it crosses the Italian regions of Lombardy, Veneto, Emilia Romagna, the Marches, Umbria and Lazio. Not to be forgotten is the tiny country of the Repubblica di San Marino, halfway along the route south. The return north adds Tuscany to the list.

So many towns and villages to be sampled. To be seen and experienced in a flash. Cultural heritages, architectural mirages, historical works, socio-economic glimpses. Image upon image, like a carousel of slides projected on a wall, the mind reels, but the visual memories remain. The car is transformed into Ulysses' boat, on a mythical journey through a world of fantasy.



With the vast assortment of scenery on offer in Italy, it's almost impossible to say which are the most important places to see. Every corner of the country is so rich in history, architecture, beauty, that if you look closer there is still more detail, like a fractal drawing, more levels of richness moving from big to small, it's almost overwhelming.

Each road, every nook and cranny, has its own personal story to tell. Add in anecdotes and traditions, feeding the beauty of a classic car race that still hasn't exhausted its potential resources, and its enchantment. Even 80 years after the first Mille Miglia, Italy seems eternally the same. The technological impact of progress hasn't altered the basic fabric. The red ribbon (red being the Mille Miglia's color symbol) ties art to nature, to men and buildings, to creativity and scenery, all linked together by passion.

It would take years to describe everything to be seen in the thirty some hours of the race, but let's describe a few segments of the adventure. The Duomo (Cathedral) of Ravenna, the Castle of Ferrara, the Arena di Verona in a night cityscape. Piazzale della Loggia in Brescia, Piazza del Campo in Siena, the historic city center of Florence, Castel S. Angelo in Rome. Modena, Bologna, Urbino, Spoleto, Mantova... flash by in three days, like views from a flying carpet in a thousand and one nights. Not to mention the frenetic ten minute sprint across the smallest republic in the world, San Marino, perched on its rocca.

Breathtaking, in all senses of the word. Racing past ancient monuments, scenery painted by the masters, crossing pristine nature reserves like the gorges of the Furlo, the Sibillini mountains before Norcia, and at Vico Lake between Ronciglione, the Cimino Pass, and Viterbo as the drivers perform acrobatic spirals transiting the passage at Radicofani.

One of the most mind-blowing moments that awaits the Mille Miglia parade, is the passage through Pienza, San Quirico d'Orcia, Buonconvento, and down the internationally renowned road through the Chianti region. The twists and the turns of the route through the Appennines straighten out near Bologna, where the roads become faster, racing through Emilia towards Modena. Here, the expedition heads for Carpi and Brescello, greeted along the road by local characters dressed like Peppone and Don Camillo out of the famous book (later, a series of movies), "Don Camillo". Taking part and experiencing a rare privilege, which mixes pilgrimage and contemplation, philosophical experience and visual delights, with the sporting excitement of the chase. Only in Italy, and only the Mille Miglia

THE ROUTE OF MILLE MIGLIA WITH THE PREVIEWED TIMETABLE OF THE FIRST CAR

il percorso della Mille Miglia con l'orario di passaggio previsto per la prima auto



15 Maggio 19:30 BRESCIA 19:40 Rezzato 19:40 Mazzano 19:45 Calcinato 20:00 Lonato 20:10 Desenzano del Garda 20:20 Sirmione 20:30 Peschiera del Garda 20:40 Castelnuovo del Garda 20:45 Sona 20:50 Bussolengo 21:10 VERONA 21:25 Buttapietra 21:40 Isola della Scala 21:55 Nogara 22:00 Gazzo Veronese 22:20 Ostiglia 22:30 Melara 22:40 Castelnuovo Barlano 22:45 Bergantino 22:50 Castelmasa 22:55 Calto 23:00 Salara 23:00 Ficarolo 23:10 Gaiba 23:15 Stienta 23:25 Occhiobello 23:40 FERRARA

16 Maggio 08:00 FERRARA 08:05 Portomaggiore 08:05 Voghiera 08:20 Argenta 08:30 Conselice 08:45 Alfonsine 08:55 Bagnacavallo 09:10 RAVENNA 09:45 Cervia 09:50 Cesenatico 10:00 Gatteo 10:05 Gambettola 10:10 Longiano 10:15 Savignano sul Rubicone 10:25 Sant'Arcangelo di Romagna 10:40 RIMINI 11:00 REPUBBLICA SAN MARINO 11:25 Monte Grimano 11:35 Mercatino Conca 11:45 Tavoleto 12:00 Auditere 12:10 Montecalvo in Foglia 12:40 URBINO 12:55 Fossombrone 13:00 Fermignano 13:20 Acqualagna 13:30 Cagli 13:40 Cantiano 13:55 Scheggia 14:00 Costacciaro 14:10 Sigillo 14:20 Fossato di Vico 14:25 Gualdo Tadino 14:45 Valfabbrica 14:50 Nocera Umbra 15:15 ASSISI 15:30 Spello 15:40 Foligno 16:00 Trevi 16:05 Campello sul Clitunno 16:20 Spoleto 17:10 TERNI 17:30 Narni 17:50 Otricoli 18:00 Magliano Sabina 18:10 Civita Castellana 18:20 Faleria 18:30 Rignano Flaminio 18:40 Morlupo 18:45 Castelnuovo di Porto 18:50 Riano 19:00 ROMA

17 Maggio 06:30 ROMA 06:45 Formello 06:50 Campagnano di Roma 07:05 Nepi 07:30 Ronciglione 07:45 Caprarola 08:00 VITERBO 08:20 Montefiascone 08:40 Bolsena 08:55 San Lorenzo Nuovo 09:05 Acquapendente 09:10 Proceno 09:20 San Casciano dei Bagni 09:30 Radicofani 10:00 Castiglione d'Orcia 10:35 Pienza 10:55 San Quirico d'Orcia 11:05 Montalcino 11:10 Buonconvento 11:20 Monteroni d'Arbia 11:20 SIENA 11:40 Castelnuovo Berardenga 12:05 Castellina in Chianti 12:20 Greve in Chianti 12:35 Impruneta 13:05 FIRENZE 13:30 Vaglia 13:45 San Piero a Sieve 14:05 Barberino di Mugello 14:20 Firenzuola 14:40 Passo della Futa 15:10 Passo della Raticosa 15:25 Monghidoro 15:35 Loiano 15:50 Monzuno 16:10 Marzabotto 16:20 Sasso Marconi 16:30 Casalecchio di Reno 16:35 Zola Predosa 16:50 Crespellano 17:00 Bazzano 17:05 Savignano sul Panaro 17:15 Vignola 17:20 Spilamberto 17:30 Castelvetro di Modena 17:45 Maranello 17:45 Formigine 18:10 MODENA 18:25 Rubiera 18:50 REGGIO EMILIA 19:05 Bagnolo in Piano 19:15 Novellara 19:30 Reggiolo 19:45 Gonzaga 19:50 Suzzara 20:00 Motteggiana 20:05 Borgoforte 20:10 Virgilio 20:20 MANTOVA 20:30 Porto Mantovano 20:35 Marmirolo 20:40 Goito 20:55 Volta Mantovana 21:00 Cavriana 21:05 Guidizzolo 21:10 Medole 21:25 Castiglione delle Stiviere 21:35 Montichiari 22:10 Castenedolo 22:15 BRESCIA

i personaggi della Mille Miglia 2008

people of
the Mille Miglia 2008



Luciano Viaro

Vincere la Mille Miglia è un momento di gioia smisurata, perché all'onore di farne semplicemente parte si associa il diritto alla fierezza per esser risultato il migliore. Ma tutto questo, quando si fonde con la co-presenza attiva di tuo figlio, assume i contorni di una splendida commozione. E questo immenso regalo mi è stato riservato nell'ultima edizione.

Nonostante alcuni piccoli problemi che inevitabilmente abbiamo dovuto affrontare, la dose di divertimento era assicurata in ogni circostanza, tipica delle attività sportive riuscite a 360 gradi.

Aver vinto con mio figlio mi ha gratificato in maniera definitiva. Del resto, le radici di Antonio erano ben solide e fatali, essendo nato tra i cronometri che costruisco, simbolo eloquente di un'attitudine alle corse di regolarità, incarnazione ed essenza di un modello non solo estetico quanto marchio e sigla di famiglia. Poi, naturalmente, molto ha contato la "manualità", nel suo significato più nobile. Ed il rispetto dovuto alle auto con cui gareggi, bellissime quanto attempate signore di ottant'anni orsono. Tanto che andrebbe sempre ricordato che una volta il co-pilota con cui si correva era necessariamente ed obbligatoriamente un meccanico.

Le auto moderne non hanno "inventato" praticamente nulla, sarebbe come sostenere che le donne d'oggi sono più belle di una volta. Fesserie. L'importante è saperle prendere per il verso giusto, con la giusta dose di caldo e freddo. La parola giusta è sensibilità: frenare quando occorre, accelerare quando è il motore a chiedertelo, mai troppo energici o troppo molli.

Il fascino della Mille Miglia forse è nascosto proprio qua: risvegliare un'epoca passata, che anche i giovani che non hanno vissuto direttamente, comunque hanno "nel sangue". Le auto (e le donne) sembrano adesso prodotte in serie, perché devono costare – non solo in senso economico, ma anche in materia di energie richieste. E così, donne e motori, a "guidare" non si prova più alcuna suggestione.



To win the Mille Miglia gives a moment of pure joy. Add together the fame which is an intrinsic part of this race to the pride of being the best. But none of this equalled the way I felt this time, when I won the race in partnership with my own son.

In spite of the inevitable little problems that we had to face, we had a full dose of fun and enjoyment waiting for us, no matter what would happen. This is so typical of a sporting activity that is rounded out 360 degrees.

Having won with my son was extremely gratifying. But of course, Antonio roots were true, solid and true. He was born among the chronometers that I build, the eloquent symbols of aptitude for regularity races. The personification and the essence of a model that is not only aesthetic but also a trademark and a seal of my family. Then of course, it was important that he liked to use his hands, in the most noble significance of the words. And that he had the necessary respect for the cars I raced with, beautiful aged ladies of eighty or so. So much so, that it modern cars haven't really "invented" anything. That's just like saying that women of today are more beautiful than those of long ago. Garbage. The important thing is to take them in stride, with the right dosage of hot and cold. The right word is to be sensible: brake when you need to, accelerate when the engine asks for it, don't be too energetic or too slack.

The fascination of the Mille Miglia is probably hidden right here: an epic past awakes. A past that even young people who have never lived it directly, feel in their blood. Cars (and women) seem nowadays to be produced in series, because they have to be costly – not just in an economic sense, but also in required energy. And thus, modern women and cars, when you "drive" them, you no longer feel any of that old fascination.

Mika Hakkinen



Per me, sarà impossibile cancellare l'avventura della Mille Miglia, che ha rappresentato un piccolo, importante test psicologico e umano, alla guida di una straordinaria Mercedes 300 SL del 1952: difficile da guidare, senza supporti importanti come il servosterzo, ma un vero gioiello di meccanica e velocità.

Il test indimenticabile, anche per uno apparentemente glaciale come me, è stata l'accoglienza del pubblico, verificare direttamente la simpatia e l'affetto con cui la gente mi ricordava (nonostante tanti anni fa, al volante di una Mercedes-McLaren, fossi un acerrimo rivale della Ferrari). Purtroppo, ho dovuto interrompere la gara a Roma: un grave incendio aveva distrutto, in quei giorni, la mia villa in Provenza, dove conservavo tutti i trofei della mia carriera. Un dispiacere immenso non aver potuto concludere la Mille Miglia, e soprattutto non aver potuto fare il tratto Firenze-Bologna con il passo della Futa, un autentico godimento per un amante del volante...

For me, it will be impossible to ever forget my Mille Miglia adventure at the wheel of an extraordinary Mercedes 300 SL from 1952. This car is hard to drive, lacking important support features like power steering, but is a veritable jewel in terms of mechanics and speed. The whole experience was a small, but important, personal test for me of a psychological and human nature.

The unforgettable test for someone like me, with a reputation for ice cold nerves and temperament, was the way the public received me. To see up close the sympathy and affection that people hold for me, even though years ago I was at the wheel of a Mercedes-McLaren, as a sworn rival of Ferrari.

Unfortunately I had to interrupt my race in Rome: a major fire destroyed my villa in Provence, where I keep all the trophies from my career. With immense displeasure, I could not finish the Mille Miglia, and above all could not do the leg from Florence to Bologna over the Futa pass, an authentic joy for the car lover...



Francesca Grimaldi



A questo punto, con un pizzico di orgoglio e presunzione posso considerare la mia partecipazione alla Mille Miglia una piccola tradizione, con cui ho stabilito un invisibile legame fatto di complicità ed esplorazione, dove forse per la prima volta non ha vinto solo l'irresistibile morbo del giornalista: oltre la cronaca e il reportage, mi sono lasciata andare, fortunata protagonista di un evento che dovevo raccontare, ma soprattutto pienamente soddisfatta e gelosa di una ghirlanda di turbamenti e meraviglie. E tanto per lasciare un messaggio subliminale chiaro di quanta aggressività e impegno spendeva il nostro equipaggio (ero insieme a Rossella Labate, e ci avevano definite il tandem "rosa") mi sono abbigliata completamente di rosso fuoco.

Credo che questa gara sia una concentrata metafora della vita, una minuscola odissea che dura cinque giorni e ti può accadere di tutto, di più (tanto per ammiccare ad un felice slogan della mia azienda). Ma tutto è destinato ad andare in soffitta, a finire nell'archivio dei ricordi: paradossalmente, sono gli episodi più modesti ed effimeri a restare sottolineati con vividezza. Non so cosa possa significare, e nemmeno perché mi è rimasto tanto impresso, ma ripenso spesso ad un signore distinto - barbetta, pipa in bocca ed un ombrello completamente inutile perché non pioveva - che ad una curva dove dovevamo andare più lentamente, di tutto quel fuoco d'artificio di colori, suoni, rumori che gli passava davanti è riuscito unicamente ad urlarmi: "a France', tte preferisco coi capelli raccolti indietro!". Quel dialetto, unito a quella figura e quella osservazione apparentemente fuori contesto, mi sono entrate nella carne come un incontro ravvicinato del terzo tipo. E ho capito: c'era tutto il senso della corsa, raccolto in un lampo di cordiale confidenza e di spirito beffardo.



At this point, with a tiny bit of pride and presumption, I can start to consider my participation in the Mille Miglia my own little tradition. I find myself bound to it by ties of complicity and exploration, which for the first time, have not been overwhelmed by my journalistic urges. This time, I just let myself go. I let myself enjoy the event in itself, having had the luck to be forced to participate in an event I was supposed to tell about. Fully satisfied, I basked in my laurels, a turbulent garland of marvels. And to send out a clear subliminal message to show our (I was with Rossella Labate, and they had nicknamed us, "The Pink Duo") seriousness and aggression, I wore red, fire red. I feel that this race is a concentrated metaphor for life. A miniscule odyssey which lasts five days, and during which anything can happen. Anything and more (the slogan that worked so well for my company). But when it's all just heading for the attic, to end up in the archives of memory, paradoxically, it's the more modest and ephemeral episodes which stick vividly in your mind.

I don't know what it means, nor why it affected me so much, but a sudden image pops into my mind: a distinguished old man - beard, pipe in his mouth, an umbrella that was absolutely useless because it wasn't raining - suddenly when we rounded a curve where we really should have been driving a bit slower, with all those fireworks of color and sounds and noise zooming past him, all he managed to yell was: "Eh Frances, I like you better with your hair tied behind your back!" His accent was strong, and combined with that face and that comment, so totally out of context... It all went under my skin like some sort of close encounter of the third type. And suddenly I understood: here was the essence of the race, received in a flash of cordial confidentiality and mocking wit.

Gabriella Pession



La Mille Miglia è un privilegio assoluto, al termine del quale ero distrutta, squassata, ma felice e raggiante come una bambina: ho potuto vivere un'esperienza probabilmente irripetibile, a bordo di una leggenda automobilistica, la Mercedes 300 SL W 198 del 1955, quel gioiello passato alla storia per l'indimenticabile apertura delle portiere ad ali di gabbiano. Non è stato facile, per me, sottopormi ad una specie di test attitudinale estremo, per me che non

ho nemmeno la patente restare per dieci ore fermi in macchina è equivalso ad un supplizio. Al termine del quale, però, ne sono uscita diversa e forse persino "migliore". Molte volte ho rischiato di fare pessime figure, e di incorrere negli strali del mio pilota, perché ad ogni rumorino sospetto gridavo che il motore aveva fuso o sospettava l'inizio di un calvario sportivo.

Tuttavia, mi sono presa la mia brava, piccola rivincita: grazie alla lunga esperienza di campionessa di pattinaggio artistico in Australia, ho dato ottimi e concreti consigli sul come affrontare meglio gli assetti stradali umidi, scivolosi e insidiosi per il freddo... e i complimenti me li hanno fatti, spero, non solo per pura galanteria! Non potevo mancare questa esperienza, visto che spesso mi hanno definito una "prezzemolina" televisiva: un'avventura che resterà per sempre nella mia memoria, tra auto incredibili e su un percorso tremendamente affascinante. Gli "occhi" della Mille Miglia mi hanno sedotto, ammaliato, e sono riusciti a mettere d'accordo il mio istintivo ed irrequieto sentimentalismo con il rigore e la disciplina che sfoggio solo sul lavoro. Ma per attraversare e superare questo esame, occorre essere veramente, pienamente e consapevolmente poliglotti quanto disponibili alle sorprese.

To race in the Mille Miglia is a real privilege. And at its end, I was screaming tired, shaken and stirred, but at the same time, happy and smiling like a contented child. I had lived through an once-in-a-lifetime experience, on board a legendary automobile, the Mercedes 300 SL W 198 of 1955. This jewel of a car passed into history with its unforgettable doors that opened like sea gull wings. It wasn't easy for me to subject myself to an extreme form of attitude test. For me, as someone who

doesn't even have a driver's license, sitting in that car for over ten hours a stretch, was an act of self-imposed torture. But at the end of the session, I was transformed, can we say, into a "better" me. Many were the times where I risked looking like an idiot, bumping into my driver's signals, because at every little suspicious sound, I'd start screaming that the motor had melted or that something was about to send us to car heaven.

But I managed to show my true worth. Thanks to my long experience as a figure skating champion in Australia, I was able to give excellent and concrete advice on how to handle slippery roads. The compliments that I got! I just hope, thinking back now with hindsight, that it wasn't just Italian chivalrous behavior.

I couldn't have missed out on this experience, seeing as I've been called in the past, a little TV "hot house flower". It's an adventure that will remain fixed in my memory. Incredible cars and incredible scenery. The Mille Miglia ended up seducing me, and I managed to compromise my instinctive and restless sentimentality with the rigors and discipline necessary to get on with the job. But to take and then pass this exam, you need to be fully and consciously versatile and ready for surprises.



Kaspar Capparoni



Per un leone, zodiacalmente parlando, la foresta è l'habitat naturale: essendo nato il primo giorno d'agosto, niente di meglio che confrontarmi con le atmosfere e le difficoltà che ti impongono una gara-mito come la Mille Miglia, in un contesto che per molti versi può accostarsi ai safari più articolati e profondi.

D'altro canto, il mio curriculum scolastico parla per me: lo sport era e resta lo scenario più congeniale alle mie vere passioni, e ad un voler rimanere bambino abbarbicato ai propri vagheggiamenti ed incantamenti.

Vorrei essere chiaro: la Mille Miglia non è, secondo me, solo una gara sportiva. Personalmente ho trovato piacere del brivido, romanticismo, enigmi tecnici da risolvere, capacità di "rubare" i segreti agli altri, volontà di superare ostacoli che sembrano insormontabili, verifica delle proprie ambizioni, autocontrollo, repressione dei peggiori stimoli ribelli. Una bella serie di problemi da affrontare. Ma ero geneticamente collaudato: mia madre detiene il cognome più lungo che esista al mondo, Tschurtschenthaler... e come poteva andare d'accordo un'altoatesina con papà romano?

Esiste un paradosso, poi, nella Mille Miglia: si tratta di un'esperienza "solitaria" che è contemporaneamente frutto di un preciso lavoro "di squadra". Un rebus insolubile: in fondo aveva ragione Marcel Proust "il vero viaggio non consiste nel vedere mille paesi diversi, ma nel vedere lo stesso paese con mille occhi diversi". Solitudine, silenzio e sfida: sono le mie parole preferite. La chiave d'accesso per scardinare questa saracinesca la detiene solo il mondo animale, e i miei adorati cagnolini: e proprio per aiutare e salvarne uno che era ferito ed abbandonato sulla strada verso Ferrara, ho perso qualunque velleità di piazzamento finale ma guadagnato una buona nota da riscuotere quando si presenterà il tribunale del giudizio finale.

For a lion, zodiac-ly speaking, the jungle is my natural habitat. Having been born on the first day of August, what's better than facing the atmospheric difficulties and other difficulties of a legendary race like the Mille Miglia. Just the context can easily compare to the most distinguished in-depth safari imaginable.

On the other hand, my scholastic curriculum says it all: sports were the most congenial of my real passions, and I always wanted to stay a child (in spite of my beard) with my own distractions and enchantments.

Let me be clear: the Mille Miglia for me has never been a sports race. Personally, what appeals to me is the cold shiver, the romanticism, the technical riddles to be solved, the ability to "steal" other people's secrets, the will to overcome obstacles that seem at first glance insurmountable, the verification of your own ambitions, self-control, the repression of the worst stimuli to rebellion, yes, a nice series of problems to be faced. But I was genetically prepared, my mother has the longest last name in the world: Tschurtschenthaler... she's from the Tyrol region, and yet she managed to get along with my papà, who's from Rome.

There is a paradox in the Mille Miglia: it is a solitary experience, which at the same time is the fruit of a precision team with corresponding teamwork. An unsolvable enigma. Maybe Marcel Proust was right after all "a true voyage does not consist in seeing a thousand different countries, but in seeing the same country with a thousand different eyes".

Solitude, silence, and a challenge: these are my favorite words. The access key to open this shuttered door is only in the animal world, and my adored puppies. In fact, it was just to help and save an injured puppy, abandoned on the road to Ferrara, that I lost any chance of placing in the race. I did however get a good grade to show to Him, at the final judgement.



joint
presenting
sponsors
Mille Miglia
2008

Alfa Romeo

Undici vittorie tra il 1928 ed il 1947: sono i successi ottenuti dalla casa milanese, un albo d'oro invidiabile celebrato peraltro dalla "spider Mille Miglia" prodotta in una serie di 11 esemplari, tutti numerati con una targhetta d'argento apposta tra i due sedili riportante il nome dell'edizione "abbinata".

Nel 1928 vincono Campari-Ramponi, con una vettura di 1500 cc, per bissare l'anno successivo. Nel 1930 si registra il primo trionfo di Nuvolari (con Guidotti), che vincerà anche nel 1933 (stavolta con Compagnoni). Due affermazioni anche per Pintacuda (1935 con Della Stufa, 1937 con Mambelli); e per Biondetti (1938 con Stefani, 1948 con Navone). E intanto la cilindrata delle auto vincenti è diventata di 2900 cc.

Giuseppe Campari, nato a Lodi, e soprannominato "El negher" per la carnagione scura e i capelli corvini, cento chili di peso che lo costringevano a immani sforzi per entrare nell'abitacolo (si favoleggia che prima di ogni corsa ingurgitasse mezza dozzina di uova), vera leggenda: una grande passione per l'opera lirica, tanto che al termine di una gara vittoriosa in

Francia, non conoscendo una parola di francese, al traguardo si mise a cantare a squarciagola. I memorabili duelli tra Tazio Nuvolari, il "mantovano volante", e Achille Varzi conquistarono il cuore degli italiani. Minuto e apparentemente fragile, stile di guida inimitabile, riflessi e nervi d'acciaio, resistenza fisica impensabile ed un piede che non si staccava dall'acceleratore neanche in curva, Nuvolari era sinonimo di pilota ed eroe, mentre Varzi, freddo, distaccato e calcolatore rappresentava l'esatto opposto.

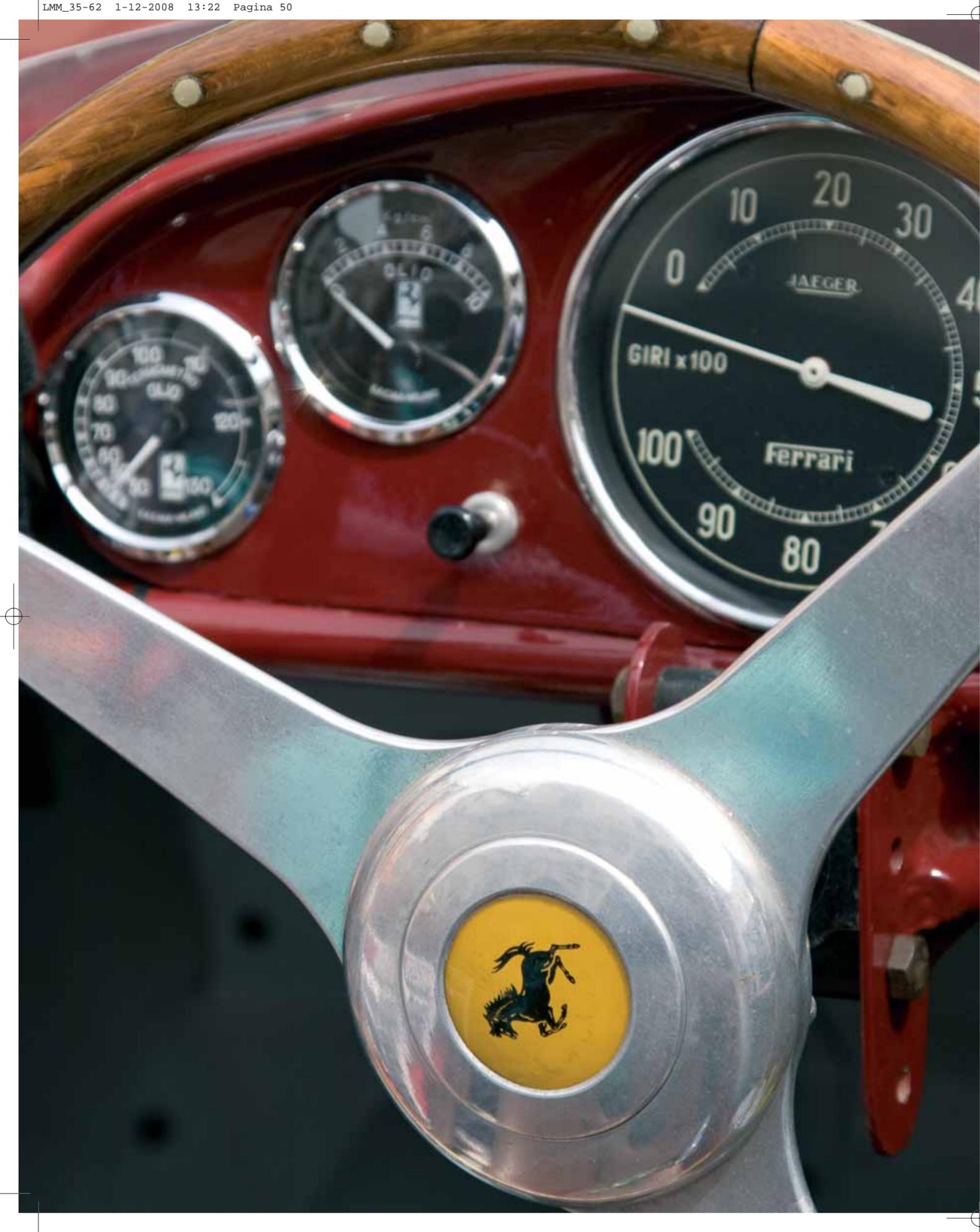


Eleven victories between 1928 and 1947 were successfully earned by this famous car maker from Milan. An enviable honor roll, and the "Spider Mille Miglia" sports car was created to commemorate it. Produced in a series of only 11 cars, each numbered, each had its own individual silver plate between the two seats giving the name of the corresponding Mille Miglia win.

In 1928, the duo Campari-Ramponi won in a 1500 cc. car. They then repeated their success the year after. 1930 saw the first triumph of Nuvolari (with Guidotti), who would go on to win again in 1933 (this time with Compagnoni). Two victories also for Pintacuda (1935 with Della Stufa, 1937 with Mambelli); and for Biondetti (1938 with Stefani, 1948 with Navone). In the meantime, the displacement of the winning cars had gone up to 2900 cc.

Giuseppe Campari, born in Lodi, was nicknamed "El negher" for his dark hair and tan. Weighing 100 kilos, he was forced to make inhuman efforts to enter the car (rumor has it that he used to eat half a dozen eggs before each race). A legendary figure with a passion for opera, so much so, that when he ended a victorious race in France, not knowing a word of French, he burst into song at the finish line at the top of his lungs.

The memorable duels between Tazio Nuvolari, the "flying man from Mantova", and Achille Varzi, conquered the hearts of Italians. Minute and seemingly frail, with a driving style that brooked no imitation, reflexes and nerves of steel, unimaginable physical stamina, and a foot that never left the accelerator, not even in a curve, Nuvolari was the epitome of a racing car driver and a hero, while Varzi, cold, calculating and detached, was the exact opposite.



Ferrari

L'avventura della Mille Miglia inizia nel 1927: i primi, pionieristici anni in cui si gareggiava su un tracciato in gran parte senza asfalto. Dopo due anni dominati dalle grandi case, cominciano ad apparire le prime "scuderie", tra cui quella di Enzo Ferrari. E proprio nel 1929, al suo esordio, la scuderia Ferrari iscrive tre piloti, Mario Tadini, Eugenio Siena e Luigi Scarfiotti (il cui figlio Ludovico diventerà pilota di Formula Uno): tutti corrono per la Ferrari, ma su macchine Alfa Romeo, ancora non si costruiscono proprie vetture nelle officine di Maranello.

Nel 1940, in pieno clima bellico e su un percorso ridotto, parteciparono due macchine costruite da Enzo Ferrari e denominate con la sigla "815": anche se non ne portavano ufficialmente il nome, sono le prime vetture a pieno titolo Ferrari che presero parte alla storia delle Mille Miglia.

Finita la guerra, nel 1947 si rinnova fatalmente il binomio tra due colossi: Enzo Ferrari e Tazio Nuvolari che corre la Mille Miglia 1948 con una vettura di Maranello, per un'edizione ricca di colpi di scena e che riassume per sempre tutto il fascino trascinate della grande corsa. Vincerà una Ferrari, ma sarà quella pilotata da Biondetti, dopo che Nuvolari sfoggia tutte le sue doti di temperamento e fantasia, arrendendosi solo alla fine. Il sogno di Enzo Ferrari col tempo diventerà l'emblema di un'intera nazione, che con le sue macchine finirà per identificarsi ed avvicinare: tanto che ormai tutto il mondo le chiama semplicemente "le rosse", come i sommi attori che si compiono e si racchiudono nel semplice nome di battesimo, Eduardo, Totò, Albertone.



The Mille Miglia adventure started in 1927. Those first pioneering years they raced on roads that were for the most part not even paved. After two years dominated by the great car makers, the first "stables" began to appear. Among these was Enzo Ferrari's. And it was actually in 1929, at its inauguration, that the Ferrari stables, recruited three racing car drivers: Mario Tadini, Eugenio Siena and Luigi Scarfiotti (whose son, Ludovico, would go on to become a Formula One driver). They all raced for Enzo Ferrari, but used his Alfa Romeos, as he had not yet started to build his own cars in Maranello.

When World War II was over, in 1947, two giants of the racing world, Enzo Ferrari and Tazio Nuvolari joined forces. Nuvolari then raced in the Mille Miglia 1948 with a car built in Maranello in an epic race with many theatrical moments, epitomizing the enduring fascination of this race.

Enzo Ferrari's dream with time will become the dream of an entire nation. Its cars will advance, and win, and be identified by the whole world simply by the name, "le rosse", the red cars. Fame, like that of the famous Italian actors who are known simply by their first name, Eduardo, Totò, Albertone.

Mercedes-Benz

Il legame tra la casa di Stoccarda e la Mille Miglia sembra inscindibile, testimoniato da record d'ogni tipo: nel 1931, Rudolph Caracciola sarà il primo straniero – a bordo di una SSKL, supersportleggera – a superare tutti in classifica generale, salendo sul podio con una vettura munita di compressore.

La Mercedes accompagna il mito della corsa, partecipando con i più significativi modelli sportivi originali, dimostrazione concreta dell'impegno del marchio tedesco nel raggiungere la perfezione tecnologica abbinata allo sviluppo di tecniche rivoluzionarie con una ricerca di armoniosità e funzionalità nelle linee aerodinamiche.

Per la "Stella a tre punte", la Mille Miglia è teatro di affermazioni straordinarie, come il record di percorrenza nel 1955 ottenuto da Stirling Moss. A queste vittorie-simbolo, devono aggiungersi due secondi posti assoluti e vittorie di categoria: un curriculum che ha fatto diventare la Mercedes anche uno dei principali sponsor della corsa, dove si esprime al meglio la gloria del marchio tedesco.

Nell'edizione del 2008, il pubblico ha potuto ammirare svariati modelli classici della Mercedes-Benz, come diverse 300 SL di serie (la mitica "ali di gabbiano"), una 300 SLR, una 220 A, l'originale 180D che vinse nel 1955 la speciale classe riservata alle vetture diesel.

The ties that bind this car maker from Stuttgart to the Mille Miglia are strong. Bearing witness to this is the stunning range of records broken by Mercedes over the years of the race. Starting in 1931, the first foreigner to overtake everyone in general ranking was Rudolph Caracciola in a SSKL, ultralight sports car. He mounted the podium with a car with a compressor. And Mercedes grew with the legend. It brought the most significant of its original sports models to test in the race. Their presence demonstrated the effort the German brand made to attain technological perfection, coupling it with the development of revolutionary techniques to research a harmonious but functional way to streamline their cars.

For Mercedes, the Mille Miglia is the place for extraordinary affirmations, like the speed record made in 1955 by Stirling Moss. Along with the symbolic victories, two over-all second places must be added, and many victories in individual categories. The roll of honors brought Mercedes in as one of the main sponsors of the race, in order to continue to best display the glory of the German brand.

The Mille Miglia 2008 gave the public the chance to admire a wide variety of models from Mercedes-Benz, ranging from several 300 SL in series production (the legendary "gullwing"), a 300 SLR, a 220 A, and the original 180D which won in 1955 the special class reserved for cars with diesel engines.





Lancia

Quando si associa il nome Lancia alla Mille Miglia, inesorabilmente taglia il traguardo per primo il ricordo della Lancia Astura 1938, un bolide rosso costruito appositamente per Gigi Villoresi e con il quale il grande pilota italiano avrebbe dovuto partecipare alla corsa di quell'anno. Non è privilegio conquistabile da tutti, poter correre con questo bolide rosso: un inconveniente in fase di rodaggio bloccò Villoresi alla partenza, e la macchina passò gli anni successivi nelle mani (e piedi) di vari piloti, per concludere la sua splendida carriera alla Mille Miglia del 1949 con gli inglesi John Gordon e David Lewis.

Molti anni dopo, Luciano Nicolis – grande collezionista di auto storiche – compie la lodevole azione di trovarla e riportarla agli antichi fasti: e con questa vettura, insieme ai figli Thomas e Silvia, ha partecipato all'ultima Mille Miglia, portando sulle strade italiane un gioiello da museo ed un pezzo di storia dell'automobilismo.

Ma le firme Lancia e Mille Miglia sono legate indissolubilmente al nome di Alberto Ascari, il fantastico pilota italiano – morto nel 1955 a Monza durante le prove, e dopo due settimane dal famoso e incredibile tuffo nel Gran Premio di Montecarlo con la Lancia D50 – protagonista assoluto della Mille Miglia: corsa che vince con una Lancia D24, nonostante il celebre incontro con un innocente gatto nero che ha il cattivo gusto di attraversargli la strada. Gli episodi curiosi e memorabili che arricchiscono la favola Ascari sono sterminati: in trasferimento stradale da Torino a Brescia, nel corso di una Mille Miglia, l'addetto alla pompa introduce la benzina... nel serbatoio dell'olio dell'auto di Ascari senza che nessuno se ne accorga e intervenga.



When the name Lancia is associated with the Mille Miglia, the first thing that jumps to mind is the memory of the Lancia Astura 1938. This racing car, was built specifically for the race by Gigi Villoresi. The great Italian racing car driver was hoping to compete in it that year, but fortune did not smile on him, and a minor problem in the trials kept him from joining the race. The car passed on into other hands (and feet). Several other drivers competed in it, until in 1949, it ended its splendid career with the Englishmen, John Gordon and David Lewis.

Many years later, Luciano Nicolis, the great classic car collector, found the Lancia, and restored it to its original state. In this car, along with his children, Thomas and Silvia, he participated in the latest Mille Miglia, bringing this jewel of a car once more, back onto the roads of Italy. A museum quality jewel, but also a piece of automobile history. But the Lancia trademark and the Mille Miglia are undisputably linked by the famous Italian racing car driver, Alberto Ascari. He died in 1955 in Monza during the trials, only two weeks after his famous incredible dive in a Lancia D50 during the Montecarlo Gran Prix. The Lancia D50 was the star of the Mille Miglia, the race that he won with a Lancia D24, in spite of a black cat who had the bad grace to cross the car's path in the middle of the race. Episodes of all types from the curious to the memorable which enriched the living-legend of Ascari were extinguished in an instant. While transferring the car by road from Turin to Brescia for a Mille Miglia, the man refueling Ascari's car, put gasoline in the tank, the wrong tank, the oil tank, but no one saw it happen, and so no one could save him.

Fiat

Tra le auto che meglio raccontano la storia e le vicende della saga motoristica che da più di 80 anni va in scena con il nome di Mille Miglia, un posto di rilievo è destinato al marchio Fiat.

La gloriosa Fiat 508 C del 1938, in quell'anno subito prima classificata della sua classe alla Mille Miglia e in una epica gara a Tobruck nel 1939, è stata la prima autovettura munita di carrozzeria a fiancata continua, e prima vettura ad entrare nella "galleria del vento".

Ma le tracce e i cimeli della Fiat nella Mille Miglia non si esauriscono qua: merita una giusta celebrazione la Fiat 514 vincitrice nell'edizione del 1931, la Fiat 501 Siluro Sport del 1923 che partecipò nel 1927 alla Mille Miglia con carburatore monocorpo con apertura differenziata delle farfalle.

Nel 1954 appare la Fiat 8V, celebre e futuristica berlina dotata di sospensioni a ruote indipendenti, ma soprattutto equipaggiata con un 8 cilindri a V di quasi due litri di cilindrata.

Nel 1988 sarà la coppia Rollino-Gaslini a mettere dietro tutti gli iscritti alla Mille Miglia, dominando a bordo di una Fiat 1100 S MM. Ma nell'albo dei ricordi, un pensiero non può essere cancellato: il passaggio della Fiat Balilla e della Fiat Topolino, due incantevoli miraggi su quattro ruote.



Among the cars that best tell the history and tales of the motoring saga which more than 80 years ago appeared on the scene with the name, Mille Miglia, a prominent place must be given to the brand, Fiat.

The glorious Fiat 508 C of 1938, in the year of its first appearance came first in its class in the Mille Miglia and then, the year after, in 1939, repeated its success in an epic race in Tobruck. It was the first car to have a body of continuous sides, and also the first car to check its aerodynamics in a wind tunnel.

But Fiat's imprint on and antique origins in the Mille Miglia do not end here. Honor is due to the Fiat 514, winner of the 1931 race, and also to the Fiat 501 Siluro Sport of 1923 which participated in the 1927 Mille Miglia with a novel one body carburetor using a differential opening for the butterfly valves.

In 1954 the Fiat 8V appeared. This celebrated, futuristic saloon/sedan with the suspension on independent wheels, was novelly equipped with a V8 engine with almost two liters of displacement.

Then in 1988, the duo Rollino-Gaslini left all the other Mille Miglia competitors behind, dominating the revival race in a Fiat 1100 S MM. But ranking high among the images of the past, honorable mention must be given to two other Fiat cars: the Fiat Balilla and the Fiat Topolino, who enchanted the world.

Jaguar

La Mille Miglia ha visto la Jaguar protagonista sin dagli anni Cinquanta (con le XK 120, XK 140, C-type e D-type): una tradizione di sfide, dove la lealtà sportiva si accompagnava all'eleganza e alla classe innate, piloti ricchi di entusiasmo alla guida di automobili incantevoli.

Jaguar e Mille Miglia condividono una collana di ricordi intensi: la casa di Coventry, con la mitica D-type si impose alla grande - nello stesso periodo - in tre Le Mans, una 24 Ore che ha guadagnato ormai lo status di fiaba automobilistica.

Efficace vettura sportiva rivestita da un'accuratezza formale mai più eguagliata, la Jaguar rubò la scena e convinse tutti con una indovinata miscela di prestazioni ed avvenenza che ne hanno caratterizzato per anni l'indiscusso consenso.

Jaguar has been a key player in the Mille Miglia since the fifties. With the XK 120, XK 140, C-type and D-type, and with its tradition of seeking a challenge, Jaguar cars had both loyalty to sports, and elegance and class. Drivers full of enthusiasm drove cars full of enchantment.

Jaguar and the Mille Miglia share a set of intense experiences. In the same period as the Mille Miglia, the car maker from Coventry with its legendary D-type made its presence strongly felt in three Le Mans, a 24 Hours which has acquired a fabled status in the automobile world.

Efficient sportscars with an unequalled formal appearance, Jaguar stole the scene and convinced everyone of the brilliance of its mix of speed and attraction, which then characterized the car brand for years.



Audi

Nel 2005, l'Audi Tradition - il reparto che si occupa delle vetture storiche della casa di Ingolstadt - ha partecipato per la prima volta alla Mille Miglia con una Wanderer W 25 K, una tra le più affascinanti roadster degli anni Trenta.

Una macchina che risale al 1936, e che detiene un ruolo di orgoglioso privilegio nella

collezione di auto storiche dell'Audi Tradition. Di solito provvista di un motore di sei cilindri sovralimentato da 85 cv, la W 25 K è stata venduta negli anni Trenta anche in una versione con motore privo di sovralimentazione e potenza ridotta che metteva in luce tutta la sua affidabilità. Entrambe le auto hanno contribuito non poco a lanciare e consolidare l'immagine di sportività, funzionalità e sicurezza del marchio Audi anche nelle auto di serie. Accanto alla versione roadster, fu proposta una variante cabriolet biposto con porte più larghe e una capote in tela ripiegabile resistente a qualsiasi tipo di intemperie.

Una vettura che ha sedotto e conquistato i suoi affezionati clienti grazie all'insaziabile piacere di guida che riesce a trasmettere, la dotazione tecnologica offerta e per un design che non conosce le ingiurie del tempo.

Merita una citazione particolare la DKW Sonderklasse F91, che nel 1954 giunse ottava della classe fino a 1300 cc: dotata di un motore tre cilindri di 900 cc che erogava una potenza di 34 cv, il pilota alla guida - Heinz Meier - riuscì a far registrare una velocità media di 105 chilometri orari. Nello stesso anno vinse anche il campionato europeo per auto da turismo di serie. I quattro anelli, che raffigurano la griffe Audi, equivalgono all'unione dei marchi Audi, DKW, Horsch e Wanderer, che hanno dato origine all'Auto Union.



In 2005, the Audi Tradition - the Ingolstadt car maker's division handling its classic cars - took part for the first time in the Mille Miglia. They came with a Wanderer W 25 K, which must be among the most fascinating of the roadsters of the thirties.

This car dates back to 1936 and holds a proud, privileged position in the Classic Car collection belonging to the Audi Tradition. Normally provided with a six cylinder engine supercharged to 85 horsepower, the W 25 K was also sold in the thirties in a version with a reduced power engine without the supercharging, designed to underline its reliability. Both cars contributed in a major way to launch and consolidate the Audi brand even in the production series cars. Next to the roadster version, a convertible variation was proposed. A two-seater, with wider doors and a roof in a foldable canvas that could resist all types of weather.

A car which seduced its clientele, conquering their affection, thanks to the insatiable pleasure that driving it gives. Add to this, the technological aspects on offer and a design that time cannot take away.

A particular honorable mention goes also to the DKW Sonderklasse F91, which in 1954 came in eighth, in the up to 1300 cc class. With a three cylinder 900 cc and 34 horsepower engine its driver - Heinz Meier - managed to record an average speed of 105 kilometers per hour. In the same year it also won the European championships for the series production touring car.

The four rings of the Audi logo symbolize the union of the four brands, Audi, DKW, Horsch and Wanderer, which gave birth to the Auto Union.

